POSTARCHIV

Deutsches Postarchiv.

Beihefte

zum

Amtsblatt der Deutschen Reichs-Postverwaltung.

Zweiter Jahrgang.

Berlin, 1874.

Verlag der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei
(R. v. Decker).

Inhalts-Verzeichniß.

I. Postwesen.*)

A. Europäische Länder.

1. Deutsches Reich.

*) Anmerkung. Die mit einem * bezeichneten Artikel sind »Kleine Mittheilungen«.

2. Belgien.

3. Frankreich.

4. Dänemark.

Seite

5. Großbritannien und Irland.

6. Italien.

7. Niederlande.

8. Oesterreich-Ungarn.

9. Rußland.

10. Schweiz.

11. Spanien.

B. Außereuropäische Länder.

C. Allgemeiner Postverein.

II. Eisenbahnwesen.

III. Telegraphie.

IV. Schifffahrt. Kanäle. Luftschifffahrt. Taubenposten. Flaschenposten.

V. Volkswirthschaftliches. Staatswissenschaften.

VI. Geographie und Ethnographie.

VII. Aufsätze und Notizen vermischten Inhalts.

VIII. Deutsche Poststenographie.

Vom Professor am Königlichen Stenographischen Institut in Dresden, Herrn Heinrich Krieg.

IX. Literatur des Verkehrswesens.

(Alphabetisches Verzeichniß der unter dieser Rubrik besprochenen Schriften.)

X. Nekrolog

Berlin, gedruckt in der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. v. Decker).

Deutsches Postarchiv.

Beiheft

zum

Amtsblatt der Deutschen Reichs-Postverwaltung.

№ 1. Berlin, Januar. **1874.**

I. Actenstücke und Aufsätze.

1. Aus den Anfängen der Preußischen Landespost.

I. Der Kampf gegen die Portofreiheiten.

Vom Herrn Ober-Postdirections-Secretair Ackermann in Königsberg i. Pr.

In der Registratur der Ober-Postdirection zu Königsberg i. Pr. befindet sich ein alter Folioband, dessen Lederrücken die Inschrift: »Ao. 1655 usq. 1707« trägt. Der Inhalt besteht aus einer chronologisch geordneten Sammlung theils gedruckter, theils handschriftlicher, das Postwesen betreffender Erlasse des Großen Kurfürsten Friedrich Wilhelm (1640—1688) und seines Nachfolgers, des Kurfürsten Friedrich III., vom 18. Januar 1701 ab König Friedrichs' I. (1688—1713), sowie verschiedener Behörden und Beamten aus der durch die Rückeninschrift angedeuteten Zeit. Die Handschriften sind theils Originale, theils Abschriften.

Vorwiegend für die Provinz Preußen bestimmt, doch vielfach auch die Gesammtheit des Brandenburgisch-Preußischen Staatsgebietes umfassend, gewährt die Sammlung einen anschaulichen Einblick in die Anfänge des Preußischen Postwesens. Sie vergegenwärtigt die Schwierigkeiten, mit denen der junge aufstrebende Staat, wie überall, so auch bei Einrichtung, Erhaltung und Ausdehnung seiner Verkehrsanstalten zu kämpfen hatte, und läßt die besondere Sorgfalt, welche die Brandenburgisch-

Preußischen Herrscher auf die Pflege und die Vervollkommnung dieses wichtigen Zweiges der Staatsverwaltung von Anfang an verwendet haben, in hellem Licht erscheinen. In vielen ihrer Erlasse sind die Grundlagen noch heute bestehender Einrichtungen zu erkennen.

Aus dem Inhalte des würdigen Folianten mögen einige wesentlich auf das urkundliche Material gestützte Skizzen hier Aufnahme finden. Wenn sie dazu beitragen, das Interesse der Leser für die geschichtliche Entwickelung unseres Verkehrswesens und insbesondere für die Geschichte der Preußischen Post zu erhöhen, so ist der Zweck des Einsenders erreicht.

Für heute sei es gestattet, einige Episoden aus dem Kampf zu illustriren, welchen das Institut von seinen Anfängen bis in die Gegenwart mit der seine Kräfte lähmenden und seine Entwickelung empfindlich hemmenden Wucherpflanze der Portofreithümer zu führen gehabt hat.

Den Reigen eröffnet ein Edikt vom 9. März 1655*), in welchem es als ein je länger, je mehr überhand nehmender Mißbrauch gerügt wird, daß »fast jedermänniglich unter dem Titul als Churfürstl. Diener, ohne einigen Unterschied ihrer Brieffe und Pacquete, durch die Churfürstl. Postbediente, nicht allein auf der Churfürstl. Hoff-Post, sondern auch wohl auf frembde Posten, woselbst Se. Churfürstl. Durchl. selbst das Brieffe-Port bezahlen müssen, frey bestellet haben wollen, theils Dienern (denen Se. Churfürstl. Durchl. sonsten einige Freyheit der Brieffe halber gerne gönnten) auch allerhand Sachen und große schwere Pacquete von etzliche Pfund (welche die Churfürstl. Postpferde fast alle zu schanden machen und bey großem Wasser und bösem Wege die Post merklich versäumen) auf der Post mit fortzusenden begehren, auch wohl frembder Leute Brieffe und Sachen unter ihrem Copert und Namen frey mit durchzubringen, und die Churfürstl. Post dadurch gantz unverantwortlich zu verkürtzen, den Churfürstl. Post-Meistern auch, wenn sie sich deshalb etwas weigerlich erzeigen, gar unbescheidene Worte, als ob sie einem jeden zu geboth stehen müssen, zu geben, sich gelüsten lassen, einige Officianten auch sich unternehmen, auf ihre Verantwortung die Post auffzuhalten, und den Churfürstl. Post-Meistern etwas zu commandiren, welches wider Se. Churfürstl. Durchl. ihnen ertheiltes Patent und Instruction läufft? Es wird deshalb allen Post-Meistern »ernstlich und bey Vermeydung der schweren Ungnade, und Verlust ihrer Dienste« befohlen, daß sie ins künftige, so viel die Churfürstl. Hoff-Post betrifft, uff keines Menschen Commando, er sey wer er wolle, pariren; Sondern allein der Churfürstl. Instruction und denen von Sr. Churfürstl. Durchl. eigenhändlich unterschriebenen Befehlichen gemäß leben, von nun an auch keine Brieffe und Pacquete weiter frei bestellen, sondern zur Verhütung ferneren Unterschleiffs, auch von allen Churfürstl. Dienern Brieffe, Sachen und Pacquete das behörige Brieff-Port und Post-Geld fordern, und die Pacquete nach Lothen**) bezahlen lassen, dergleichen große und schwere Pacquete aber, wodurch die Churfürstl. Postpferde zu schanden gebracht werden können, gar nicht nehmen und fortsenden sollen.« —

Deutlich genug ist dies allerdings. Der Mißbrauch scheint indessen nicht ab-, sondern im Gegentheil, namentlich hinsichtlich der großen Packetsendungen, »als ob die Churfürstl. Post-Caleschen große Fuhr-Wagen wären«, zugenommen, und sich

*) Vergl. Stephan, Geschichte der Preußischen Post, S. 60.

**) Also für jedes Loth den einfachen Briefportosatz. Vgl. Stephan, S. 60.

nicht nur auf die Hinterziehung von Brief- und Packetporto, sondern auch von Personenfracht erstreckt zu haben, worüber die Postmeister um so mehr Ursache hatten, sich zu beschweren, als die Portoeinnahme ihnen zum Theil überlassen war *). In einem Edikte vom 21. Februar 1660 wird deshalb die vorige Verordnung in Erinnerung gebracht, alle bis dahin bestandenen Portofreiheiten, auch die des Kurfürsten selbst, werden aufgehoben, dagegen aber auch die bisher zur Unterhaltung der Posten gewährten Zuschüsse eingezogen. »Es wird«, heißt es, »nunmehr anderweit gantz ernstlich verordnet, daß von nun an ..... alle hinbevor erhaltene Befreyhung von Postgeld cassiret sein solle. Damit auch umb so mehr allem Unterschleiff vorgebauet werden könne, soll von nun an vor alle Briefe und Pacquete, So Sr. Churfürstl. Durchl. selbst angehören, nicht allein bei allen Dero Regierungen in allen Dero Landen überall, sondern auch bei dem Hoffstat selbst das behörige Briefport und Postgeld bezahlet und zu Unterhaltung der Post angewendet werden. Dahingegen aber wollen Se. Churfürstl. Durchlaucht diejenigen Gelder, so Sie bishero zu Unterhaltung der Posten zahlen lassen, einbehalten.« Den Post-Meistern wird nochmals »alles Ernstes und bey Vermeydung Dero schwerer Ungnade und Verlust ihrer Dienste« befohlen, »daß Sie nunmehr keine Brieffe, Pacquete oder Sachen einiger Personen auf den Churfürstl. Post-Caleschen frey überführen lassen; Sondern zu Verhütung alles ferneren Unterschleiffs nicht allein von Sr. Churfürstl. Durchl. Selbst eigene Brieffe, Pacquete und Sachen, sondern auch von allen Churfürstl., so Kriegs- als anderen Bedienten (keine ausgenommen) Brieffe, Pacquete und Sachen das bisherige Briefport und Postgeld fordern.« Den Reisenden soll als Freigepäck nicht mehr »als ein klein Felleiß mit Weiß-Leinen-Geräthe, auf der Reise zu gebrauchen« zugestanden, für das übrige Gepäck aber das Postgeld entrichtet werden. »Würde sich auch jemand unterfangen, die Churfürstl. Postmeistern mit unbescheidenen Worten anzufahren, das Postgeld aber nicht entrichten wollen, sollen die Postmeistern diejenigen Briefe und Pacquete keineswegs abfolgen lassen, sondern selbige an Se. Churfürstl. Durchlaucht anhero senden, und von allem Verlauff unterthänigsten Bericht thun, da dann die Brieffe und Pacquete geöffnet, was in den Pacqueten gefunden wird, confiscirt, diejenige, so hinwider handeln, auch nach Befindung andern zum Abscheu ernstlich gestraffet werden sollen.« —

Ob nun gerade in Ostpreußen der Mißbrauch besonders arg getrieben worden ist, mag dahingestellt bleiben; durch Reſcript vom 5. März 1660 an »Herrn Stadthalter und Ober-Rähte in Preußen« (die Provinzial-Regierung in Königsberg) wird diesem jedoch das Edict vom 21. Februar deſſ. J. besonders zugefertigt, damit sie daraus ersehen, »waß wir unseres Postwesens halber, vor verordnung gemachet, damit der große Mißbrauch, so bißhero dabey vorgangen, abgeschaffet und unser Postwerk künftig nicht weiter sogar unverantwortlich defraudiret werden möge; Auf daß nun hinwieder nicht möge gehandelt, auch unsere Postmeistere, wenn Sie solcher unserer gnädigsten verordnung in unterth. gehorsamb nachleben wollen, mit Schimpflichen Worten oder sonsten übell Tractiret werden; So ersuchen wir Ew. Lbd. hiermit freundtoheimlich, Euch aber befehlen wir gndst., die Nachdrückliche verordnung ergehen zu lassen, daß unsern Postmeistern zur Königsberg, Pillaw und Mümmell **), hierunter gebührenden Schutz gehalten, und Ihnen Keine wiederwertig-

*) Stephan, Seite 18, 59.

**) Memel. In Ostpreußen bestanden damals nur die drei Postämter, zu Pillau, Königsberg und Memel auf dem großen Course von Cleve bis Memel, — Stephan, S. 16. —

keit deshalb zugefüget werde. Waß anlanget die bezahlung unserer Brieffe undt Pacquete, deshalb haben wir durch unsern Ambts-Cammer-Raht und Hoffrentmeister, auch directorn unseres Postwesens, Michaell Matthiaßen *), obbemelten unsern Postmeistern information zuschreiben lassen, und werden Ew. Lbd. undt Ihr, unsern Postmeister zur Königsberg, Balthasar Sturmen, davon Mündliche nachricht erlangen können.« —

Die Aufhebung aller Portofreiheiten scheint jedoch in der Praxis nicht durchführbar gewesen zu sein, denn in einer Verfügung von M. Matthias vom 21. October 1670 heißt es: »Denen Churfürstl. Hrn. Post-Meisteren, ist albereit bekand gemachet, das alle Churfürstl. und privat Briefe und Paquete, Sie gehören gleich weme sie wollen, ja der Hr. Postmeistern selbst eigene Sachen, in allen abgehenden Brieff Carten, nach der bißherigen gewohnheit, taxiret werden. Nachmahls bey der Berechnung der Brief-Carten, vor welche Churfürstl. Sachen nichts zu erhalten, das geldt mit einem strichlein durchstreichen, und also wieder in Abgang bringen sollen. Auß den einkommenden Brief-Carten aber, ist zu ersehen, das theils Hrn. Post-Meistere nur etliche Briefe taxiren, theils aber gar keine taxen dabey setzen.«

In zwei Verordnungen vom 19. April 1681 und 29. December 1687 werden dann auch die früheren Bestimmungen zwar wiederholt eingeschärft, in der ersteren jedoch Churfürstl. Rescripta, oder Schreiben »an Se. Curfürstl. Durchl.«, und in der zweiten (gedruckter Text mit der eigenhändigen Unterschrift »Friedrich Chur-Printz«) die »an Uns und Unsere gesammte Churfürstliche Familie haltende Briefe und Relationen, auch sonsten mit Unsern oder der von Uns verordneten Collegiorum Siegeln bedruckte Schreiben und Rescripta« für portofrei erklärt. Die Portofreiheit der Geldsendungen wird davon abhängig gemacht, daß sowohl der Absender, als der Empfänger jedesmal schriftlich auf ihre Pflicht attestiren, »daß solche Gelder, niemand anders, als Uns selbst gehören ..... Dafern aber jemand seine Briefe und Sachen unausgelöset liegen lassen, oder sonst der Bezahlung des Porto sich weigern sollte, werden obgedachte Post-Bediente befehliget, dieselbe alsofort nahmhafft zu machen, und sollen alsdann die verweigerte Post-Gebühren, von ihrer Besoldung dreyfach abgezogen, und wann es mehr geschieht, dieselbe als Verräther Unserer gnädigsten Verordnung ihrer Dienste gar entsetzet werden.« —

Ein Erlaß an »den würcklichen geheimen Rath Herrn von Fuchs, und den Herrn Hof-Rath Stillen« **), ebenfalls vom 29. December 1687, weist diese an, alle Postbeamte dazu anzuhalten, daß sie vom 1. Januar 1688 an Niemandem, er sei, wer er wolle, Briefe, Packete oder andere Sachen anders als gegen vorherige Bezahlung des Portos verabfolgen, mit der Verwarnung, daß, wer dawider handle, »alsofort seines Dienstes entsetzet, und noch dazu mit exemplarischer Straffe angesehen werden soll. In Specie sollen auch diejenigen, so etwan per Specialem Concessionem eine Freyheit von Uns hiebevor erhalten, unter dieser Unserer gnädigsten Verordnung mit begriffen, und ihre habende Concessiones zu solchem Ende ausdrücklich hierdurch cassiret seyn u. s. w.

Ein Erlaß von demselben Tage weist die Provinzial-Regierungen an, sich nicht allein selbst nach der ihnen mitgetheilten Ordre an von Fuchs und Stillen

*) Stephan, S. 15, 54.

**) Stephan, S. 56, 57.

zu achten, sondern auch die übrigen Beamten und »sonsten einen jeden ohne Unterschied« dazu anzuhalten, »mit der angefügten ernstlichen Verordnung, daß imfall sich jemand, er sey wer er wolle, hierunter widersetzlich erweisen sollte, derselbe alsofort in Unsere schwere Ungnade verfallen, seiner Bedienung entsetzet und überdem mit exemplarischen scharffen Straffe, beleget werden solle; Allermaßen Ihr dann den dortigen Post-Bedienten in solcher illimitirter Exigirung der verordneten Postgebühren, jedesmal auf ihr erfordern nachdrücklich die Hand zu bieten, und wenn sich jemand ungehorsam oder widerspenstig darunter erzeigen solte, Uns denselben alsofort nahmhaft zu machen, und welcher gestalt oberwehnte Straffe an ihn zu vollenziehen, Unsers gnädigsten Befehls zu erwarten.«

Das sieht sehr ernst aus, ist aber nicht so schlimm. Denn in einer nur drei Tage später, vom 1. Januar 1688 datirten Ordre heißt es zwar wieder, es sei »nötig erachtet, ein gewißes regliment zu machen, daß alle Brieffe undt Paquete ohne unterscheidt sollen bezahlet werden,« weiter aber: »Undt dann dero Wirklichen Geheimbten Räthen auch andern Ministris und Bedienten wegen Ihrer Correspondenz zu Bezahlung des Brieffports ein gewißes, wie eingefügte Specification besaget, gnädigst Verordnet, und auf ein Jahr es damit zu versuchen.« Darauf folgt die Weisung an den Hof-Postsecretair Matthias Ludolff in Berlin, die ausgeworfenen Beträge vom 1. Januar 1688 ab in Quartalraten »auß denen Postgefällen« an die Betheiligten zu zahlen. Der beigefügte Extract aus der Specification führt für Königsberg als Empfänger auf:

Die vier Ober-Räthe in Preußen à 50 Thlr.	200	Thlr.
Zwei Ober-Secretarien à 20 Thlr.	40	»
Ober-Zoll-Director Heydekampff	20	»
Cammermeister Kupner	20	» *)

Da wird den Herren also die »angemaßte Immunitat und Freyheit,« wie es in dem Erlasse vom 29. December 1687 heißt, zwar genommen und der Mißbrauch bei schwerer Strafe untersagt, aber — drei Tage später wird ihnen dafür ein ganz leidliches Aversum aus der bis dahin geschädigten Postkasse bewilligt.

Ein Rescript vom 9./19. August 1692 bewilligt dann weiter dem regierenden Herzog von Kurland und seiner Gemahlin für ihre Lebenszeit Portofreiheit für Briefe und Packete auf den Brandenburgischen Posten, jedoch unter der ausdrücklichen Voraussetzung, daß diese »denen Fürstl. Brieffen und Pacqueten verstatete Freyheit nicht misbrauchet, oder einige andere particulier Leuhten angehörende Brieffe u. Paq. unter des Hertzogen u. dero Gemahlin nahmen, Titul undt Couvert vor frey mit gesandt werden.« In Verdachtsfällen sollen die Postbeamten befugt sein, die Packete zu eröffnen, und der Widerruf bleibt vorbehalten, wenn ein Mißbrauch entdeckt werden sollte.

Nachdem in einer Verordnung vom 13. September 1700 ausgesprochen worden, daß nur die an den Kurfürsten, die Kurfürstin und den Kurprinzen gerichteten und von diesen ausgehenden Briefe portofrei sein sollen, für Victualien an des Kurfürsten Küche und Keller, sowie für Geldsendungen an öffentliche Kassen aber das tarifmäßige Porto zu entrichten und Niemandem ohne ausdrückliches Kurfürst-

*) Nach dem (sogenannten Zinnaischen) Münzfuße von 1666 — Vertrag zwischen Brandenburg und Kur-Sachsen — wurden aus der kölnischen Mark feinen Silbers 10½ Thlr. geprägt. Der Thaler hatte somit einen Werth von 1⅓ Thlr. nach heutigem Gelde.

liches Specialdecret Porto zu creditiren sei, wird dem Hof-Postsecretair Ludolff durch Kabinetsordre d. d. Königsberg, den 16. Februar 1701 aufgegeben, dem General der Infanterie, Herzog von Holstein, die 50 Thlr.*) Postgelder, »so Er vor diesem Jährlich zu genießen gehabt,« alljährlich wieder auszuzahlen, und zwar vom 1. Januar 1698 ab, also drei Jahre rückwirkend.

Den Postbeamten scheinen derartige Bonificationen nicht gewährt worden zu sein, wohl aber wird durch eine Verordnung vom 3. October 1701, nach welcher »denen Postbedienten biß anhero die Postfreyheit der Briefe und Packeten durch connivenz nachgegeben worden,« diese Portofreiheit »dahin restringiret, daß sie zwar vor diejenige Briefe und Packeten, worauf Post-Sachen ausdrücklich gesetzet, und die also der Carte eingetragen seynd, kein porto zahlen, vor alle übrige aber, welche sie wegen ihrer sonst habenden functionen oder particuliren Angelegenheiten bekommen, das porto gleich andern Leuten jederzeit entrichten sollen.«

Allerdings handelte es sich hierbei, wie aus der Motivirung der Verordnung hervorgeht, um die Beseitigung eines schon in einem Rescripte an den Geheimen Kammerrath und Postdirector Conrad Bartholomäus Stillen vom 18. December 1689 und später nochmals in einer auf den Cours von Cleve bis Memel erlassenen Ordre des General-Erb-Post-Amtes d. d. Cleve, den 14. Juli 1706 gerügten Mißbrauchs, indem die Postbeamten vielfach Briefe dritter Personen in größerer Zahl zusammenpackten und sich gegenseitig unter Couvert portofrei zusandten, wodurch der Postkasse das Porto, welches die Beamten für die Briefe von dem Correspondenten einzogen oder für sich behielten, entzogen wurde. Dies Couvertiren wurde daher untersagt; geschähe es dennoch, etwa von Privatleuten ohne Zuthun und Vorwissen der empfangenden Postbeamten, so sollten die in den Couverten vorgefundenen Briefe einzeln in die Karten eingetragen und das taxmäßige Porto dafür berechnet werden. Die Postschreiber sollten die an sie adressirten Couverte jederzeit in Gegenwart der Postmeister öffnen. Ein anderer Mißbrauch bestand darin, daß die Postbeamten, die, besonders in den kleinen Orten, vielfach Handelsgeschäfte oder sonstige Gewerbe trieben, auch die Reisenden bewirtheten, sich aus Anlaß dieses Privatgeschäftsbetriebes Victualien und Waaren portofrei mit der Post kommen ließen**).

Den Schluß der die Portofreiheit betreffenden Verordnungen bildet eine solche des General-Erb-Postmeisters Grafen von Wartenberg vom 6. Februar 1702, welche gegen den Mißbrauch der Portofreiheit auf den damals in Ostpreußen bestehenden Aemterposten Seitens der Beamten gerichtet ist und alle diejenigen, welche mit der Abfertigung der Aemterposten zu thun haben, anweist, »keinen, er sey wer er wolle, sonder expresse Königl. eigenhändige Verordnung einige Brieffe, ohne Entrichtung des darauf gesetzten Postgeldes, zu bestellen, sondern selbiges von einem jeden zu fordern und gebührend zu berechnen.«

*) Nach dem im Jahre 1690 durch Vertrag zwischen Brandenburg, Kur-Sachsen und Braunschweig-Lüneburg eingeführten (sogenannten Leipziger) Münzfuße wurden aus der kölnischen Mark feinen Silbers 12 Thlr. geprägt. Der Thaler hatte also einen Werth von 1½ Thlr. nach heutigem Gelde.

**) Aehnliche Mißbräuche waren indessen nach den oben erwähnten Erlassen vom 9. März 1655, 21. Februar 1660, 19. April 1681 und 29. December 1687 auch von anderen Beamten geübt worden. Die Portofreiheit für die Privatcorrespondenz der Postbeamten „per connivenz" hat freilich bis zur Mitte des laufenden Jahrhunderts thatsächlich fortbestanden, wie die ältere Generation der jetzigen Beamten sich noch erinnert; sie hätte ja sonst nicht im Jahre 1850 besonders aufgehoben zu werden brauchen.

2. Beförderung von Briefpostgegenständen durch Vermittelung der Landbriefträger.

(Aus einem amtlichen Berichte der Kaiserlichen Ober-Postdirection in Kiel.)

Kiel, 18. December 1873.

Dem Kaiserlichen General-Postamte beehre ich mich in den Anlagen:

1) eine Nachweisung über diejenigen durch Vermittelung von Landbriefträgern im hiesigen Bezirke zur Beförderung gelangenden directen Briefkartenschlüsse,
2) ein Verzeichniß derjenigen Postanstalten des hiesigen Bezirks, zwischen denen unterwegs eingesammelte Correspondenzgegenstände unter Landbriefträgern zum Austausch gelangen, mit Angabe der Anzahl der durch die getroffenen neuen Einrichtungen beförderten Sendungen, sowie endlich
3) eine Nachweisung über die Anzahl derjenigen bei den hiesigen Bezirks-Postanstalten in einem achtwöchigen Zeitraume vorgekommenen Fälle, in denen den Landbriefträgern sofortige Antwortschreiben auf eben empfangene Briefe Seitens der Landbewohner übergeben worden sind,

gehorsamst zu überreichen.

Nach den beiden ersterwähnten Nachweisungen sind in einem 8wöchentlichen Zeitraume

5949 gewöhnliche Briefe

theils in directen Kartenschlüssen, theils durch Einzel-Auslieferung zwischen Landbriefträgern benachbarter Postanstalten ausgetauscht, bz. beschleunigt befördert worden; ein Resultat, welches namentlich unter Berücksichtigung des Umstandes, daß besondere Kosten und irgend welche erhebliche Mehrbelastungen für die betreffenden Landbriefträger dadurch nicht entstanden sind, immerhin als ein höchst erfreuliches zu bezeichnen ist.

Die Beschleunigung, welche die durch die Landbriefträger beförderte Correspondenz gegenwärtig erfährt, ist in den meisten Fällen ganz erheblich. Es gilt dies besonders von denjenigen unterwegs eingesammelten und durch die Auswechselung zwischen den Landbriefträgern direct in den fremden (Bestimmungsorts-) Bezirk übergehenden Sendungen, welche hierdurch theilweise vier und zwanzig Stunden früher an die Empfänger gelangen, als solches unter den früheren Verhältnissen der Fall gewesen sein würde.

Aehnlich gestaltet sich das Verhältniß bei Benutzung derjenigen Briefkartenschlüsse, welche zwischen je zwei, bisher nicht in directer Verbindung gestandenen Postanstalten eingerichtet worden sind, indem hierdurch die früher erforderlich gewesene Umleitung der Correspondenz über dritte Postanstalten und die dadurch verursachte, oft sehr erhebliche Verzögerung vollständig vermieden wird.

Die großen Vortheile, welche sonach im Anschluß an die früher bereits getroffenen, im Laufe der Zeit noch mehr und mehr erweiterten Verkehrserleichterungen wiederum durch diese neuen Einrichtungen im Interesse der hiesigen Landbewohner sich darbieten, werden nach den desfallsigen Angaben der betreffenden Postanstalten nicht nur von diesen, sondern ganz besonders auch von den Landbewohnern selbst in ihrem vollen Umfange erkannt, und darf daher mit Sicherheit angenommen werden,

daß die Benutzung der hergestellten Verbindungen in dem Maaße, in welchem dieselben allmählich mehr und mehr bekannt werden, auch eine immer allgemeinere werden wird.

Mit Rücksicht hierauf habe ich denn auch Anstand genommen, diejenigen Briefkartenschlüsse, mit welchen bisher nur eine verhältnißmäßig geringe Correspondenz zur Absendung gelangt ist, schon jetzt wieder eingehen zu lassen, um so mehr als ich dabei gleichzeitig von der Ansicht ausgehe, daß es sich empfiehlt, die Vortheile und Annehmlichkeiten einer beschleunigteren Briefbeförderung, welche ohne Mehrbelastung der betreffenden Landbriefträger überall erzielt werden können, unter Umständen selbst dem einzelnen Correspondenten nicht vorzuenthalten.

Wenn ich somit nach den hier gewonnenen Resultaten die Einrichtung der Correspondenzbeförderung rc. durch Vermittelung der Landbriefträger, welche übrigens im hiesigen Bezirke bei verhältnißmäßig nur geringer Vermehrung des Landbriefträgerpersonals schon in erheblich größerem Umfange würde zur Durchführung gelangen können, im Allgemeinen nicht nur als practisch ausführbar bezeichnen, sondern derselben auch mit Rücksicht auf den wohlthätigen Einfluß, welchen das Verkehrsleben im Laufe der Zeit zweifelsohne dadurch erfahren wird, ganz besonders lebhaft das Wort reden muß, so fühle ich mich hierzu um so mehr veranlaßt, als nicht außer Acht gelassen werden darf, daß derartige Maßregeln, welche ein nicht zu unterschätzendes Element der Weckung und Belebung des geistigen Verkehrs der Landbewohner in sich bergen, nicht wenig zur Vermehrung des Briefverkehrs und damit zur Förderung des Postinteresses beitragen dürften.

Diese Gründe werden dann auch künftig für mich maßgebend sein, das Landbriefträgerpersonal überall da, wo sich solches unter den ausgesprochenen Voraussetzungen ermöglichen läßt, zur Erzielung einer beschleunigteren Correspondenzbeförderung heranzuziehen.

Zum Schluß bemerke ich ehrerbietigst, daß die von dem Kaiserlichen General-Postamte getroffene Anordnung, nach welcher auf die Landbriefträger dahin anregend eingewirkt werden soll, bezüglich der Mitnahme sofortiger Antwortschreiben auf eben zur Bestellung gebrachte Briefe den betreffenden Correspondenten ein größtmöglichstes Entgegenkommen zu zeigen, hierorts fortgesetzt pünktlich beachtet werden wird.

Ueber den Umfang solcher in einem achtwöchigen Zeitraume durch die Landbriefträger im hiesigen Bezirke entgegengenommener sofortiger Antwortschreiben habe ich durch die Bezirks-Postanstalten genaue Notizen führen lassen, wonach innerhalb eines 8wöchentlichen Zeitraums 1178 Antwortschreiben Seitens der Landbriefträger sogleich zurückgebracht worden sind.

Der Kaiserliche Ober-Postdirector.

Zschüschner.

3. Das Post-Contraventions- und Defraudationswesen früherer Zeit.

Vom Herrn Postmeister Scheel in Altona.

Es ist ein nicht hoch genug zu würdigendes Verdienst der Postgesetzgebung unserer Gegenwart, daß allmälig durch freiwillige Aufgebung von Gerechtsamen seitens der Postverwaltung und durch möglichst liberale Einrichtungen und Bestimmungen überhaupt die früher so zahlreichen Postcontraventions- und Defraudationsfälle auf ein Minimum heruntergegangen sind. Das Institut ist dadurch eines unliebsamen Anhängsels entkleidet. Nur diejenige Gesetzgebung steht auf der Höhe der Zeit und erfaßt ihre Aufgabe richtig, die nicht allein die vorkommenden Uebertretungen und Vergehen bestraft, sondern deren Tendenz zugleich auch darauf gerichtet ist, die Zuwiderhandlungen einzuschränken und möglichst ganz zu beseitigen. Daß in dieser Beziehung unter allen Umständen in postalischer Beziehung Viel geschehen ist, dürfte ein Blick auf die nicht ganz fernliegende Vergangenheit bestätigen.

Wenn ich es unternehme, im Nachstehenden eine kurze Skizze darüber zu geben, wie sich das Postwesen in den Jahren vor 1863 von dieser Seite darstellte, so habe ich die Verhältnisse in der Provinz Schleswig-Holstein im Auge, deren Gesetze bis dahin mit den Gesetzen des Königreichs Dänemark identisch waren. Mit wenigen Abweichungen, wenn auch etwas weiter zurückliegend, werden indessen dieselben Erscheinungen wohl auch im übrigen Deutschland zu Tage getreten sein.

Die zu jener Zeit am häufigsten vorkommenden Contraventions- und Defraudationsfälle bestanden:

in der Mitgabe resp. Beförderung gewöhnlicher versiegelter und unversiegelter Briefe von einem Orte mit Postanstalt nach einem anderen Postorte, entweder durch Fuhrleute oder durch sonstige Personen, oder auch durch Beipackung bei gewöhnlichen Packeten,

in der Versendung von undeclarirtem Papiergeld in gewöhnlichen Briefen,

in der unterlassenen Lösung sogenannter Passirzettel und Lohnfuhrscheine seitens der Miethfuhrleute, sowie in dem unterlassenen Vorfahren der Wochenwagen- und Omnibusfuhrleute bei den Postanstalten,

in der unangemeldeten Beförderung von Reisenden seitens der Postillone zurückfahrender Extraposten und Beichaisen,

in der Mitnahme uneingeschriebener Reisender durch die Postillone der Personenposten.

Die erstgenannte Art der Defraudation kam verhältnißmäßig am häufigsten vor, aber am wenigsten zur Anzeige und Strafbehandlung. Die damaligen unvollkommenen Postverbindungen, sowie der verhältnißmäßig hohe Briefportosatz forderten allerdings geradezu zu solchen Umgehungen auf. Gewöhnlich führte nur der Zufall zur Entdeckung und Anzeige, da die Fuhrleute und deren Litzenbrüder im Allgemeinen eine besondere Gewandtheit entwickelten und das betheiligte Publicum stets mit denselben Hand in Hand ging. Eine Visitation der Rock- und Brieftaschen der Fuhrleute war gesetzlich nicht zulässig. Diejenigen Defraudationen, welche durch

Beipackung von Briefen bei gewöhnlichen Packeten vorkamen, wurden in der Regel von Zollbeamten zur Anzeige gebracht, denen solche Briefe bei der Verzollung der betreffenden Packete in die Hände gefallen waren. Doch wurde es von vielen Beamten nicht genau genommen.

Die Strafe für einen auf unerlaubte Weise beförderten Brief betrug außer dem doppelten Porto 6 Mark Courant = 2 Thaler 12 Gr., wovon dem Denuncianten die Hälfte zufiel. Je nachdem es am bequemsten war, wurde der Absender oder der Ueberbringer in Anspruch genommen. Das Urtheil wurde dem Defraudanten von der Postanstalt zugefertigt, doch stand es ihm frei, auf gerichtliche Behandlung zu provociren. Verurtheilte ihn das Gericht, so zahlte er außer der Strafe auch die sämmtlichen Gerichtsgebühren; erging ein freisprechendes Erkenntniß, wurden die Gerichtskosten niedergeschlagen.

Es war bei Strafe der Confiscation zu Gunsten des Angebers untersagt, Papiergeld undeclarirt in Briefen zu versenden. In dieser Beziehung machte sich jedoch bald eine mildere, bald eine strengere Auffassung geltend; je nachdem die Local-Postanstalt sich für Confiscation oder für Freigebung der ganzen oder eines Theils der angehaltenen Summe aussprach, wurde höheren Orts in der Regel entschieden. Daß bei den individuellen Characterverschiedenheiten der einzelnen Beamten hierdurch große Ungleichheiten in Behandlung der einzelnen Fälle vorkamen, liegt auf der Hand. Der Umstand, daß diese Art der Gesetzesübertretung meistens nicht aus bösem Willen, sondern aus Unkenntniß hervorging, forderte an sich zu einer milderen Behandlung auf. Diese hatte denn auch in den letzteren Jahren vor 1863 durchgängig Platz gegriffen.

Der Wegfall dieser Strafbestimmung ist schon um deswegen besonders anzuerkennen, als von allzu diensteifrigen Beamten bei der Nachforschung nach verbotener Einlage wohl nicht immer das Briefgeheimniß unverletzt geblieben ist.

Bei der äußerst geringen Ausdehnung der Eisenbahnen mußte dem Postbeförderungswesen früher eine ungleich größere Aufmerksamkeit gewidmet werden, wie jetzt. Die Personenbeförderung durch Privatfuhrwerk war allerdings ein freies Gewerbe, konnte aber doch nur gegen Erlegung gewisser Abgaben an das Postwesen ausgeübt werden; ferner war der Betrieb an andere Beschränkungen gebunden. Der eigentliche Privatfuhrmann, sowie Jeder, der gegen Vergütung sein Fuhrwerk zur Personenbeförderung vermiethete, war verpflichtet, pro Tour eine Abgabe zu bezahlen. Ebenfalls mußte jeder Fuhrwerksbesitzer in Nothfällen seine Gespanne dem Postwesen auf Requisition, natürlich gegen postmäßige Bezahlung, zu Hülfsleistungen überlassen. Die Abgabe bezifferte sich folgendermaßen: Jeder Fuhrmann, sowie jeder regelmäßig zwischen mehreren Postorten fahrende Wochenwagen- oder Omnibusführer hatte für die Beförderung von Ortseinwohnern nach außerhalb des Weichbildes der Station einen Passirschein zu 4 Schill. = 3 Gr. zu lösen. Auch erweislich Arme, sowie Personen geringeren Standes, die nicht ortsangehörig waren, als Soldaten, Matrosen, Gesellen, Dienstboten &c., konnten gegen diese Abgabe befördert werden. Die Beförderung Fremder, welche dem Aeußeren, sowie ihrer Stellung nach besser situirt waren, erforderte die Lösung eines Lohnfuhrscheins. Für denselben war pro Pferd und Meile 2½ Schill. Courant (ca. 2 Gr.) zu erlegen. Für nachweislich unentgeltliche Beförderungen wurden die Scheine kostenfrei ausgefertigt. In denjenigen Orten, wo eine eigentliche Posthalterei bestand, fiel die Passirscheingebühr ganz, die Lohnfuhrscheingebühr aber zur

Hälfte an den Posthalter, die andere Hälfte der letzteren bezog die Postcasse. War keine Posthalterei vorhanden, die Extrapost- und Personenpost-Beförderung vielmehr an einen Contrahenten oder an verschiedene Interessenten (sogenannte Roll- oder Reihefuhrzunft) verdungen, so fiel die Passirscheingebühr dem Postmeister des Orts, die Lohnfuhrscheingebühr dagegen zur Hälfte dem Fuhrcontrahenten, resp. den Interessenten zu; die andere Hälfte der letzteren erhielt auch hier die Postcasse.

Die regelmäßig zwischen verschiedenen Postorten fahrenden Wochenwagen- und Omnibusführer waren überdies verpflichtet, behufs Nachsicht ihrer Wagen und Vorzeigung ihres Passagierbuchs bei jeder Abgangs-, Durchgangs- und Bestimmungs-Postanstalt vorzufahren.

Die Strafe für unterlassene Lösung eines Passirscheins, sowie für die unterlassene Vorzeigung eines gelösten Scheines am Bestimmungsort betrug 6 Mk. Crt. = 2 Thaler 12 Gr. Für die unterlassene Lösung eines Lohnfuhrscheins, für die Nichtablieferung resp. Nichtvorzeigung des gelösten Scheins bei der Bestimmungs-Postanstalt, sowie für den Verlust desselben war eine Strafe von 16 Thlr. N. M. = 12 Thlr. festgesetzt; außerdem war das zweifache Stationsgeld zu zahlen. Ein Wochenwagen- oder Omnibusfuhrmann zahlte für die Nichtanmeldung jeder Person, sowie für das unterlassene Vorfahren 8 Thlr. N. M. = 6 Thlr. Pr. Der Eigenthümer des Fuhrwerks haftete für die Strafe, auch dann, wenn ein Anderer fuhr. Auf der That betroffene Fuhrleute waren auf Anfordern der Postanstalt verpflichtet, die Strafsumme sofort zu deponiren; im Weigerungsfalle konnte das Fuhrwerk mit Beschlag belegt werden. Die Strafsumme fiel zur Hälfte an die Postcasse, zur Hälfte an den Denuncianten. Das Urtheil wurde nach mündlicher Verhandlung dem Contravenienten seitens des Postcomtoirs, resp. des Posthalters zugefertigt, falls derselbe sich freiwillig deren Entscheidung unterwarf.

Weigerte er sich dessen, kam somit der Fall zur gerichtlichen Behandlung, und wurde der Contravenient verurtheilt, so zahlte er außer der gesetzlichen Strafe auch die nicht unbedeutenden Gerichtskosten; bei freisprechenden Erkenntnissen wurden die Gerichtskosten sämmtlich niedergeschlagen.

Die Appellation gegen Urtheile der Untergerichte beim Obergericht stand jeder Partei innerhalb 14 Tagen frei, die Postanstalten bedurften hierzu jedoch der Ermächtigung des General-Postdirectors.

Bei den Untergerichten war durchgängig eine große Abneigung gegen die Behandlung von Postcontraventionssachen vorherrschend. Diese Abneigung ging zu einer Zeit so weit, daß fast sämmtliche gerichtlich anhängig gemachten Fälle mit freisprechenden Erkenntnissen endeten. Es erging deshalb etwa um 1853 seitens des Generals-Postdirectors an die Postanstalten eine Verfügung, daß, »da in letzterer Zeit von den Untergerichten häufig in Postcontraventionssachen Urtheile ergangen seien, die mit dem Geist und dem Willen der Gesetze in directem Widerspruch ständen, fortan gegen jedes freisprechende Erkenntniß sofort Appellation beim Obergericht einzulegen sei. Nach Verlauf eines Jahres war der General-Postdirector in der Lage, mit dem Bemerken, daß, da nunmehr bei den Untergerichten eine correctere Handhabung der bezüglichen Gesetze wahrzunehmen sei, die Zurücknahme dieser Instruction verfügen zu können.

Im Ganzen führte das damalige Verhältniß der Fuhrleute zum Postwesen zu großen Unmoralitäten. Mir sind Fälle vorgekommen, wo der Sohn seinen leiblichen

Vater, der Knecht seinen Brodherrn, bald aus Rache, bald um die Denunciantengebühr zu erhalten, angezeigt hat, der gegenseitigen Angeberei von Concurrenten nicht zu gedenken. Wie viele Meineide geschworen sind, entzieht sich der Beurtheilung. Der Denunciant blieb, falls er solches verlangte, selbst dem Gerichte gegenüber, ungenannt, eine Confrontation desselben mit dem Angeklagten konnte deshalb nur mit seiner Genehmigung stattfinden; — viele gerichtliche Freisprechungen mußten daher erfolgen, weil ohne Hervortreten des Denuncianten das Beweismaterial nicht vollständig zu liefern war. Ueberdies litten die damaligen Postgesetze auch sprachlich an Incorrectheiten. Es war nicht ungewöhnlich, daß ein und derselbe Fuhrmann für eine gleiche Handlung bei einer Gerichtsstelle freigesprochen wurde, während ein benachbartes Gericht ihn verurtheilte. Der Grund dieser Differenz lag lediglich in der abweichenden Auffassung dieses Ausdrucks oder jener Sprachwendung des Gesetzes. In den älteren Verordnungen hieß es z. B.: der Wochenwagenführer hat sich bei dem »Postcomtoir« behufs Nachsicht seines Wagens zu melden. War nun in einem Orte eine Posthalterei errichtet und damit das Poststationsgeschäft auf dieselbe übergegangen, so verweigerte das Postcomtoir in der Regel die Nachsicht der Wagen und verwies auf die Posthalterei. War diese dem Fuhrmann unbequem belegen, so berief er sich auf den Wortlaut der Verordnung, wonach das Vorfahren beim Postcomtoir stattgefunden habe, und fuhr schließlich gar nicht vor. Kamen derartige Renitenzfälle zur gerichtlichen Behandlung, so sprach das eine Gericht frei, das andere verurtheilte.

Was die Mitnahme uneingeschriebener Passagiere anlangt, so liegen auch jetzt wohl noch manche Verhältnisse so wie früher, nur sind im Laufe der Zeit Einrichtungen ins Leben getreten, durch welche diese Uebertretungen sich bedeutend vermindert haben. Dazu gehört namentlich die regelmäßige Nachsicht der Postwagen durch die Gendarmen, die früher in Schleswig-Holstein nicht stattfand, und die höhere Normirung der Strafen. Das Verhältniß der Postillone war früher unbestimmt, sie waren nicht beeidigt und auf ihre Beziehung zum Posthalter war die Verwaltung ohne Einfluß. Der Posthalter konnte Jeden, der nicht gerade bescholtenen Characters war, als Postillon verwenden; um die Lohn- und sonstigen Verhältnisse kümmerte die Verwaltung sich nicht.

Die Mitnahme uneingeschriebener Personen bei Beförderung der Personenposten und Beichaisen kam überaus häufig vor, namentlich von solchen Orten aus, wo seitens der Beamten eine laxe Aufsicht geübt wurde. Man beurtheilte diese Vergehungen selbst in postalischen Kreisen nicht hart; häufig kamen die den Postanstalten zur Kunde gelangten Fälle gar nicht zur Kenntniß der Oberbehörde, sondern wurden einfach durch eine Vorhaltung seitens des Stationschefs erledigt.

Die Angeberei durch Andere blieb in der Regel ausgeschlossen, da Denunciantenantheile nicht abfielen und der Eigennutz somit kein Feld hatte. Diejenigen Fälle, welche beim General-Postdirector zur Anzeige gelangten, wurden ohne Hinzuziehung der Gerichte auf administrativem Wege durch Erkennung einer geringen Geldbuße erledigt; nur in besonders gravirenden und in Wiederholungsfällen wurde der Postillon vom Fahren ausgeschlossen. Dabei ist zu bemerken, daß in den letzteren Jahren vor 1863 allerdings eine größere Strenge sich geltend machte, ohne jedoch die Defraudationen wesentlich zu vermindern.

Als Beweis der Dreistigkeit hebe ich hervor, daß im Jahre 1856 ein Postillon in seinem viersitzigen Wagen sieben Personen (fünf im Fond und zwei bei sich

auf dem Bock) mit diversem Gepäck nach der 2 Meilen entfernt belegenen Nachbars-Postanstalt uneingeschrieben beförderte, ohne daß, obgleich die Reisenden unmittelbar vor dem Posthause eingestiegen waren, beim Abgange der Post das Geringste bemerkt wurde. Da die Personen am Bestimmungsort vor der Ankunft beim Posthause bei einem Gasthause abgesetzt waren, blieb auch hier die Sache so lange unentdeckt, bis der eine der Reisenden ein Stück seines Gepäcks, welches zufällig zurückgeblieben war, von der Postanstalt reclamirte. Für dieses Vergehen wurde wider den Postillon *eine* geringe Geldbuße erkannt, die das der Postcasse entzogene Personengeld bei Weitem nicht erreichte; dabei blieb er nach wie vor Postillon.

Die Postillone der Extraposten waren verpflichtet, Reisende gegen die halbe Extrapostaxe nach ihrem Stationsorte zurückzunehmen, und mußten für diese Retour einen Extrapoststundenzettel einlösen. Auch stand es den Postillonen zurückfahrender Extraposten und Beichaisen frei, als einfache Fuhrleute Reisende zu befördern, falls sie die Embleme an den Postwagen durch ein Schild verdeckten und Civilkleidung anlegten, resp. über ihre Montur einen Civilmantel hängten. In letzterem Falle blieb die Vergütung der privaten Abmachung zwischen Postillon und Reisenden überlassen, doch mußte für die Beförderung ein Passir- resp. Lohnfuhrschein gelöst werden. Diese Zweiseelen-Theorie mußte selbstverständlich zu vielen Inconvenienzen führen; der Postillon übervortheilte in der Regel Alle, seinen Dienstherrn, den Reisenden und die Postcasse.

Wenn, um zu schließen, das damalige Post-Contraventions- und Defraudationswesen einen großen Theil der verhältnißmäßig geringen Beamtenkräfte in Anspruch nahm, ja auf vielen Stellen zwei Drittel des Raums im Correspondenz-Journal absorbirte, so konnte diese an sich unfruchtbare Thätigkeit nur lähmend auf die übrigen Dienstzweige einwirken.

Kommt hierzu der Gewinn in sittlicher sowohl als commercieller Beziehung, so können wir nicht umhin, der jetzigen Tendenz der Postgesetzgebung gegen die frühere unsere volle Anerkennung zu zollen.

---

4. Die Nordfriesischen Inseln vormals und jetzt.

(Nach einem Werke von G. Weigelt, Hamburg 1873.)

Zwischen dem 54° 27′ und dem 55° 4′ nördlicher Breite und vom 25° 56′ bis 26° 37′ östlicher Länge dehnt sich an der Westküste von Schleswig eine Inselgruppe aus, die unter dem Namen der Nordfriesischen Inseln bekannt ist. Die bedeutendste von diesen ist Föhr, wegen des Seebades zu Wyk berühmt, bei einem Umfange von 5 Meilen 1½ Quadratmeilen groß mit 16 Dörfern und etwa 5000 Einwohnern. Dem Touristen, welchen die Eisenbahn bis Husum geführt hat und der seinen Besuch zunächst dieser Insel widmen will, bieten sich zwei Reisewege dar: die directe ungefähr drei Stunden währende Seefahrt und die längere ungefähr sechs Meilen weite Landreise bis zur Fährstelle Dagebüll, bei welcher man sich Föhr auf

1½ Meilen nähert. Wiewohl der directen Seefahrt von den Meisten der Vorzug eingeräumt wird, so hat die Landtour bis Dagebüll durch den steten Wechsel von Geest und Marsch doch auch manches Interessante. Den ersten Namen führen die sandigen, mäßig hohen Landstriche, welche sich mit ihren Dörfern aus der tiefer gelegenen Marsch erheben und nach Osten hin die Grenze derselben bilden. Wenn man aus der sandigen Ebene von Husum in die Tiefe herabsteigt, so zeigt sich gegen den Horizont eine lang gestreckte, scharf abgezeichnete Erhöhung, auf welche der Weg hinaufführt, es ist der Deich. Von hier aus glaubt man einen Anblick des Meeresspiegels genießen zu können, aber man wird bald enttäuscht: es ist nur ein Binnendeich, an den wohl zu früheren Zeiten das Meer herangespült hat; jetzt aber ist dasselbe weit zurückgedrängt und wird durch hinausgebaute Außendämme in Schranken gehalten. Zwischen dem Binnendeich und den Außendämmen breitet sich in weiter Ferne wiederum Marschland aus, von anderen Binnendämmen und Gräben durchzogen; auf dem dem Meere gleichen Boden wuchert, zahlreichen Viehheerden zur Weide dienend, das üppigste Grün, prangen prachtvolle Aehrenfelder, eine günstige Ernte versprechend. Dagegen unterbricht keine Baumgruppe diese blühende Landschaft; nur um die natürlichen oder künstlichen Erderhöhungen herum, auf welchen die Bewohner sich angebaut haben, sind Anpflanzungen sichtbar; die Bäume haben indeß meistens ein verkrüppeltes Aussehen wegen der von Westen über die Dämme hinweg hereinbrechenden Stürme. Nicht selten begegnet das Auge auch in der flachen Ebene zwischen den Binnendämmen stattlichen Bauernhäusern, von Gräben und Hecken umzogen, auf einen immerhin unsicheren Boden erbaut: denn unrettbar sind sie verloren, falls es der Wuth des Meeres je gelingen sollte, den Außendamm zu durchbrechen. Doch fürchtet der Friese diese nicht, dem alten kühnen Ausspruch vertrauend: Deus mare, Friso litora fecit. Nach sechs Stunden Weges zeigen kleine Wimpel am Horizonte an, daß die Fährstelle Dagebüll nahe ist; der vorliegende Damm, über welchen der Weg führt, ist bald erreicht, und vor dem erstaunten Blicke dehnt sich das Meer aus; deutlich läßt sich die Ostküste von Föhr erkennen, zu welcher in 1½ stündiger Fahrt das Dampfboot den Reisenden trägt.

Die directe Seefahrt von Husum aus kann erst mit dem Eintritte der Fluth beginnen, sobald die See die vor dem Husumer Hafen liegenden weiten Wattenfelder mit ihren Wogen wieder gefüllt hat. Dann fliegt das Dampfboot zunächst über Meeresgrund dahin, der früher blühendes Marschland war, auf dem fröhliche Menschen in stattlichen Dörfern bei fleißiger Arbeit Wohlstand anhäuften. Bis zu der Stelle, wo man früher über das tiefe Wasser nach Föhr übersetzte, standen 22 Kirchen, welche alle eine Beute des Meeres geworden sind; erst nach 50 Faden Tiefe erreicht das Senkblei den Meeresgrund. Doch nicht Alles ist weggespült, denn gleich beim Austritt aus der Husumer Au treten im Westen zwei größere Inseln hervor, die auf der Meeresfläche gleichsam zu schwimmen scheinen, es sind dies die Inseln **Nordstrand** und **Pellworm**, die größeren Ueberreste des früher mit dem Festlande fest verbunden gewesenen Nordstrands. Diese beiden Inseln, von denen jede fast eine Quadratmeile groß und von 2000 Einwohnern bewohnt ist, sind rings herum dem Meere durch Dämme abgerungen und gegen dasselbe befestigt. Der fette bläuliche Thon, aus dem der Boden besteht, verleiht diesen Inseln eine ungemeine Fruchtbarkeit; die Bewohner, welche ihre Häuser auf künstlichen Erdhügeln, Werften oder Wurten genannt, gebaut haben, sind deshalb auch meistens wohlhabend. Doch hat dieser fruchtbare Boden auch seine Schattenseite. Im Herbste und im Frühjahr,

wenn das Regenwetter eintritt, bildet sich aus dem fetten Thone ein förmlicher Brei, welcher oft sogar dem Fußgänger das Fortschreiten unmöglich macht; es ist deshalb, da Chausseen diese Inseln noch nicht durchziehen, die Communication zu jenen Zeiten fast vollständig unterbrochen.

Außer den genannten beiden Inseln erblickt das Auge bald rechts, bald links vom Schiffe Inselchen anderer Art, welche ohne jegliche natürliche oder künstliche Schutzwehr dem Meere preisgegeben sind. Wenn die Fluth am höchsten ist, gehen die Wellen fast vollständig über die nach dem Meere zu sich sanft abneigenden Wiesenflächen dieser Inselchen, so daß sie dem Auge beinahe verschwinden; das sind die Halligen, klein an Umfang und von geringer Bedeutung, aber interessant wegen ihrer eigenthümlichen Verhältnisse und der Lebensweise ihrer Bewohner.

Eine weitere Gruppe von Inseln bildet das Ziel der Reise oder liegt darüber hinaus. Durch unterirdische Kraft ist der Boden von Föhr, Amrum und Sylt über den Meeresspiegel emporgehoben, eine natürliche Schutzwehr gegen das Meer bildend. Gegen Westen hin sind Sylt und Amrum noch durch vorgelagerte Dünen gegen die Fluth gesichert. Am Ostrande der drei Inseln hat das Meer fruchtbares Marschland abgesetzt, welches indeß nur auf Föhr eingedämmt ist.

Wir haben somit in dieser südöstlichen Ecke der Nordsee drei verschiedene Gruppen von Eilanden: solche, welche mit dem Meeresspiegel in gleicher Höhe liegen, ringsherum indeß durch Dämme geschützt sind; andere wieder, welche dem Meere in Folge ihrer natürlichen Beschaffenheit Widerstand entgegenzusetzen vermögen, und endlich solche, welche ohne natürliche und künstliche Schutzwehr gegen das Meer offen daliegen.

Von diesen letzteren, den 16 Halligen, sind 15 die Ueberbleibsel des schon erwähnten alten Nordstrand, das sich bis zum Jahre 1634 vom Meeresstrom der Hewer, in den die Husumer Au einmündet, bis nahe an Föhr erstreckte. Sobald das Schiff in diesen Meeresstrom eintritt, erscheint am westlichen Horizonte die Hallig Südfall, weiter hinaus Süderoog und Norderoog, das südliche und nördliche Auge. Die beiden ersten Halligen sind von je einer seßhaften Familie bewohnt; Norderoog sieht nur zur Zeit der Heuernte menschliche Wesen, sonst dient es Seevögeln zum Aufenthalt und zur Brutstätte. Nördlich geht der Cours des Schiffes an der einer Familie zum Wohnsitz dienenden Pohnshallig vorbei; links davon wird die Hallig Nordstrandischmoor sichtbar, welche acht bis zehn auf Wurten gebaute Häuser und eine Kirche trägt. Am meisten noch gegen das Meer geschützt ist die nun folgende Hamburger Hallig, links davon zeigt sich am Horizonte die Hallig Hooge; sie zählt 17 Wohnungen und ist die am meisten bevölkerte und wohlhabende. Die Wohlhabenheit hat in den Einwohnern einen gewissen Stolz wachgerufen, welcher ihnen den Beinamen der »Spanier« unter den Halligleuten eingetragen hat. Der Cours des Schiffes führt demnächst an einer Gruppe von drei Halligen vorbei, Habel, Grode und Appelland, worauf das einsam liegende Oland am Horizonte sichtbar wird. Westlich von Oland tauchen aus dem Meere die dicht nebeneinander liegenden lang gestreckten Halligen Langenees und Nordmarsch hervor, welche von Wyk aus den einen Theil des südlichen Horizonts begrenzen.

Bei hohem Wasser kommt das Schiff während der Fahrt einigen dieser Halligen so nahe, daß man deutlich die Wurten mit ihren Häusern und auf den Wiesen das grasende Vieh erkennen kann. Menschen sieht man nur selten; die männliche Be-

völkerung ist während des größten Theils des Jahres zur See, die geringfügige Landarbeit wird von den zurückbleibenden Frauen verrichtet. Denn Ackerbau wird auf diesen Halligen nicht betrieben, die Erde darf mit dem Pfluge nicht aufgewühlt werden, da die darüber gewachsene Grasnarbe den einzigen Schutz des Bodens bildet, sobald die Fluth ihn überspült. Man erblickt daher nur Weideland, dessen Ertrag für Unterhaltung des Viehstandes auch zur Winterzeit ausreicht. Den sehr bescheidenen Bedarf an Gemüse ꝛc. gewinnen die Halligbewohner in den engen Gärtchen, welche zwischen den kleinen Häusern der Wurten angelegt sind und hier und da auch wohl ein Blumenbeetchen tragen. Die übrigen Lebensbedürfnisse, namentlich Brodkorn, müssen vom Festlande bezogen werden, welches den reicheren Halligen zur Zeit der Heuernte auch wohl einige Pferde leiht. Alljährlich pünktlich mit dem Johannistage beginnt diese Ernte, ohne Rücksicht auf den Stand des Grases aus Furcht, daß das später höher tretende Wasser die Hoffnung auf Gewinnung eines Wintervorraths überhaupt zu nichte machen könnte. Dann herrscht ein reges Leben auf den Halligen, Jung und Alt regt die fleißigen Hände, um die geschnittenen Grashalme zu sammeln und in leinenen Tüchern den holprigen Weg zu den Wurten hinaufzutragen. Rasch muß die Arbeit gethan werden, denn eine einzige Fluth kann das gemähte Gras hinwegspülen und die ganze Ernte vernichten. Ist dagegen Alles glücklich geborgen, so ist der Halligbewohner auch der Sorge für den Unterhalt des Viehstandes im Winter enthoben, wenn sonst das Meer nicht in anderer Weise feindselig auftritt und seine Wogen bis an die Häuser der Wurten heranwälzt. Tritt dieser Fall ein, so geht dem Halligbewohner das für ihn so kostbare Trinkwasser verloren, das er während des Sommers aus den Regengüssen in Cisternen, welche sich bei jedem Hause befinden, mühsam angesammelt hat und das er meistens nicht zu ersetzen vermag, da es Brunnen auf den Wurten überhaupt nicht giebt, und der Bezug des Wassers vom Festlande zu zeitraubend und umständlich, theils auch, so lange Treibeis die Eilande umlagert, unausführbar ist. Dann tritt große Noth ein, das zur Unterhaltung des Hausstandes so nothwendige Vieh muß nach dem Festlande verkauft oder geschlachtet werden. Aber nicht allein sein Hab und Gut zu verlieren, auch für sein Leben schwebt der Halligbewohner in steter Gefahr. Wohl besitzt er ein Boot, auf das er sich flüchten könnte, wenn Sturmfluthen sein Haus zu zertrümmern drohen; allein bei einem solchen Aufruhr der See vermag das Boot nicht, ihm Rettung zu bringen; es würde bei der zwischen den Inseln und dem Festlande tobenden Brandung sicher zerschellen. So ist er auf sein Haus als einzigen Rettungsanker angewiesen, in dem Giebel desselben unter Todesängsten abwartend, ob die Fluth, welche vielleicht die unteren Mauern schon weggerissen hat, fallen werde. Seinem besonderen Rettungszwecke entsprechend, ruht der Giebel dieser Häuser nicht auf den unteren Mauern, sondern auf starken, zwischen den Mauern befindlichen Pfählen, welche tief in die Wurtenhügel eingerammt sind. Die eigentlicher Wohnzimmer zu ebener Erde sind meist freundlich eingerichtet; die Wände sind mit Kacheln ausgelegt, welche mit Arabesken verziert sind und Scenen aus der biblischen Geschichte darstellen. Diesem Daheim bewahrt der Halligbewohner trotz aller ihn dort erwartenden Gefahren eine innige Anhänglichkeit; das Streben der Meisten geht dahin, nach langem, mühsamen Seemannsleben das Alter auf einer Wurte in beschaulicher und in gewisser Beziehung behäbigen Weise beschließen zu können. Da diese Leute äußerst sparsam gewöhnt sind, legen sie in der Regel während der langen Jahre ihres Seemannslebens Einiges zurück und bringen immerhin

einen gewissen Wohlstand auf die Halligen, so daß es eigentliche Arme dort überhaupt nicht giebt. Das Seemannsleben und der stete Kampf mit dem verheerenden Elemente übt auf den Charakter und die ganze Erscheinung dieser Inselbewohner einen besonderen Einfluß aus: sie zeigen eine zwar freundliche, aber ruhige und überlegende Haltung; sie lieben die Geselligkeit und gute Bücher, unter denen die Bibel nicht fehlen darf.

Ein Bild, wie das vorbeschriebene, liefern die Halligen mit ihren Bewohnern zur Jetztzeit. Wie wird sich aber die Zukunft für sie gestalten? Unablässig nagt das Meer an den Rändern dieser Eilande und reißt nach und nach den lockeren Boden fort; oder es sucht eine Bucht zu bilden und von hier durch die Inselchen seine Arme zu erstrecken, die dann ihrerseits das Land zersetzen und den Untergang desselben beschleunigen. So fordert dann das Meer alljährlich seinen Tribut von diesen Inselchen; in der letzten Hälfte des vorigen Jahrhunderts hat allein die wohlhabende Hooge in je 10 Jahren den 18. Theil ihres Terrains verloren, und selbst die am meisten geschützte Hamburgerhallig muß jährlich an 300 Quadratruthen dem Meere opfern. Wenn das Zerstörungswerk so fortschreitet, wird mit dem Ende des nächsten Jahrhunderts kaum noch eine von diesen Halligen übrig sein. Eine Umwallung derselben durch Deiche ist bei den im Vergleich zu dem geringen Umfange und Werthe des Bodens colossalen Kosten nicht thunlich, so wünschenswerth das schon aus Rücksicht für das Festland wäre. Die Küste Schleswigs zeigt südlich von Dagebüll bis unterhalb Husum eine bedeutende Einbiegung; hier würde das Meer, ohne die vorgelagerten Inseln, mit aller Gewalt einbrechen, fruchtbares Land wegreißen und Dünen ablagern. Die Inseln bilden aber gleichsam Wellenbrecher gegen das Meer, welches seine Wuth verliert, sobald es die vielen Canäle zwischen den Inseln passirt hat. Dann wirkt das Meer nicht mehr zersetzend, sondern schaffend: den von den Halligen losgerissenen Marschboden lagert es an der Küste des Festlandes ab und bildet bald fruchtbares Wiesenland, das nun, durch starke Dämme geschützt, dauernd vor dem Meere gesichert wird.

Ein glücklicheres Loos als den Halligen ist der bereits erwähnten Insel Föhr beschieden; denn ihr südlicher Theil, aus sandigem Geestland bestehend, überragt die bisher bekannte höchste Höhe der Fluth, während der Ost- und Nordrand durch starke Deiche, welche bereits im Jahre 1492 vollendet waren, geschützt ist. Der Hauptort der Insel — Wyk — ist zu Anfang des 17. Jahrhunderts von Friesen gegründet worden, welche von dem durch die Fluthen zertrümmerten alten Nordstrand sich hierher geflüchtet hatten. Die alte Friesische Sprache und Bevölkerung sind allerdings jetzt aus Wyk verschwunden: der Badeort hat viele Fremde, namentlich Deutsche Handwerker, herangezogen; die Feuersbrünste in den Jahren 1857 und 1869 haben die alten Gebäude vollständig zerstört; in freundlichen breiten Straßen sind circa 200 Häuser in modernem Styl neu erstanden, welche alljährlich während des Sommers viele Hunderte von Badegästen beherbergen. Als Badeort hat Wyk vor allen anderen Nordseebädern den großen Vorzug, einmal, daß es bei seiner östlichen Lage vor den rauhen Weststürmen geschützt ist, zweitens, daß vor seinem Strande keine Sanddünen gelagert sind, und der Badegast deshalb fast von seiner Wohnung aus die freie Aussicht über die See mit der wundervollen Horizontbegrenzung im Osten und Süden genießen kann. Dazu kommt, daß der Strand nicht abschüssig in das Meer hineingeht, sondern sich allmählich abdacht und so fröhlichen Kindern zur Zeit der Ebbe als Tummelplatz dient. Ein Blick von dem unmittelbar bei Wyk begin-

nenden, nach Norden sich hinziehenden Deiche aus nach dem Innern des Landes zeigt die charakteristische Bodenbeschaffenheit der Insel: von Osten nach Westen führt eine sich schlängelnde Linie durch dieselbe, das südliche höhere Geestland von dem nördlichen Marschlande scharf abzeichnend. Wenn man diese Linie auf einem Fußmarsche verfolgt, so zeigt sich eine freundliche Landschaft, rechts des Weges das stete saftige Grün der Marsch, von keinem Wohnhause, keiner Baumgruppe unterbrochen, linker Hand Kornfelder und dicht dahinter fast zusammenhängende oder in Entfernungen von kaum einer Viertelmeile folgende Dörfer mit Gärten, in denen Obstbäume gepflegt werden. An den mit einer steinernen Mauer umgebenen Häusern erkennt man die noch altfriesische Bauart: über dem an der Seite befindlichen gewölbten Thorwege baut sich ein hoher Giebel auf, ein Flur (Diele), welcher vom Eingange ab durch das ganze Haus führt, theilt es in zwei Theile, von denen der eine die Wohnräume, der andere die Wirthschaftslocalitäten enthält. Die Fenster in diesen Häusern sind meistens unschön, klein im Quadrat oder sogar breit gezogen. Das stattlichste, schönste und wohlhabendste von diesen Dörfern ist Nieblum, ungefähr auf der Mitte jener Scheidelinie gelegen, mit reichen Anpflanzungen, die es vor dem Westwinde schützen, so daß sogar Weintrauben reifen. Nieblum hat noch den besonderen Vorzug, daß es eine in Form eines Kreuzes gebaute Kirche mit einem Thurme besitzt, während die auf der Insel außerdem noch vorhandenen beiden Kirchen — St. Nicolaus in der Nähe von Wyk und St. Laurentius, unweit von Uettersum — verschiedenen Gemeinden zugleich gehören und keinen freundlichen Eindruck hervorrufen.

Einfach und prunklos wie die Häuser sind auch die Menschen, die in ihnen wohnen. Ausschreitungen in Speise und Trank oder im Luxus der Einrichtung und Kleidung sind auf der Insel unerhört; der Reiche genießt sein »täglich Brod« wie sein unbegüterter Nachbar nach Gewohnheit der Urväter, und auch bei außergewöhnlichen Gelegenheiten, wie bei Hochzeiten und Kindtaufen, wird das althergebrachte Maß innegehalten. Zum Tanz bei solchen Gelegenheiten gebricht es an Platz, da die großen Tennen fehlen, aber Rundgesang wechselt mit Unterhaltung. Die Gleichförmigkeit des Lebens wird durch Volksfeste nicht unterbrochen, dagegen wird in jedem Dorf auf gemeinschaftliche Kosten ein geheiztes und beleuchtetes Zimmer unterhalten, wo man an den Winterabenden zusammentrifft, um einige Stunden bei der Pfeife sich der Unterhaltung hinzugeben, die Zeitung vorliest, zur Dorfchronik Beiträge liefert oder über Seeabenteuer Bericht erstattet. Diesen geselligen Zug wird der Fremde bei den Bewohnern sämmtlicher Dörfer auf Föhr, auch des westlichsten Uettersum, antreffen. Von letzterem Orte aus ist ein Besuch nach den noch übrig bleibenden Inseln Amrum und Sylt als äußerst lohnend zu empfehlen. Zur Zeit der Ebbe, des Morgens, wenn der Wasserstand am niedrigsten ist, führt ein durch Reisig abgesteckter Fußweg über die Wattenfelder nach Amrum; diesen Weg, den auch der Postbote benutzt, kann der Tourist bei günstigem klaren Wetter ohne Besorgniß betreten; doch gefahrvoll wird der Weg, wenn unterwegs plötzlich Nebel die Landschaft einhüllen; ohne Führer ist es dann kaum möglich, den richtigen Steg zu verfolgen, der Fremde verirrt sich in den Wattenfeldern und von Entsetzen gepackt, hört er die Fluth heranbrausen, die ihm ein sicheres Grab bereitet.

Die Insel Sylt kann man von Föhr aus leicht per Dampfboot erreichen. Vor dem zwölften Jahrhundert lagen die beiden Inseln (früher Osterharde und Westerharde genannt) so nahe aneinander, daß man zur Ebbe von einer zur anderen zu Fuß gelangen konnte. Eine Sturmfluth im 12. Jahrhundert und eine andere

im Jahre 1362 erweiterten indeß den zwischen beiden Inseln befindlichen Canal und veränderten ihre Gestaltung. Sylt hat von Norden nach Süden eine Ausdehnung von ungefähr 5 Meilen, während die größte Breite ungefähr in der Mitte der Insel zwischen den Dörfern Westerland und Morsum 2 Meilen beträgt. Auf diesem Theile liegen fast sämmtliche Dörfer — 15 an Zahl mit 3000 Einwohnern —, von denen das bedeutendste Keitum sogar Baumpflanzungen hat. Die nördliche und die südliche Zunge der Insel sind äußerst schmal und unfruchtbar, daher auch fast gar nicht bewohnt.

Amrum ist ungefähr 1½ Meilen lang und kaum ½ Meile breit mit etwa 700 Einwohnern in drei Dörfern und besteht ebenso wie die Insel Sylt aus wenig fruchtbaren, hoch belegenen Geesten, doch ist im Osten beider Inseln vom Meere einiges Marschland abgesetzt, welches indeß, wie schon erwähnt, durch Deiche nicht geschützt ist. Die wenig günstige Bodenbeschaffenheit von Sylt und Amrum ist auf die Beschäftigung ihrer Bewohner von entscheidendem Einflusse; Ackerbau und Viehzucht werden fast gar nicht betrieben, die männliche Bevölkerung widmet sich ausschließlich dem Seemannsdienste und der Fischerei. Was den genannten Inseln übrigens ihre besondere Eigenthümlichkeit verleiht, das sind die im Westen vor ihnen gelagerten weiten Sanddünen, welche zur Zeit der Ebbe einem niedrigen Gebirgszuge mit Längen- und Querthälern gleichen, in welchen hier und da wildes Korn von gelblich grünem Aussehen wächst, die sonst aber einsam und verlassen daliegen und nur dann und wann von Seeschwalben und Möwen bevölkert werden. So sehr diese Dünen eine Schutzwehr gegen das Meer für die beiden Inseln bilden, so gefahrdrohend sind sie den von Weststürmen hierher verschlagenen Schiffen, sie müssen unrettbar an den ziemlich schroff in das Meer abfallenden Sandbänken zerschellen.

Ganz anders zeigen sich die vorbeschriebenen Meeresgegenden zur Ebbezeit während des niedrigsten Wasserstandes; sie verändern vollständig ihre Physiognomie. Wo noch vor wenigen Stunden weite Wasserflächen sich ausbreiteten, da dehnen sich jetzt meilenweit feuchte, graue Landstrecken aus. Das sind die Watten. Nur schmale Canäle sind noch sichtbar, in die das Meer sich zurückgezogen hat, und welche die Wattenfelder durchschneiden, aus denen die Halligen wie Oasen herausragen. Auf den dazwischen liegenden schlammigen Strecken des Meeresbodens ist nur hier und da spärliches Seegras sichtbar, wachsen rothe, braune und grüne Algen; unter der Oberfläche des Schlammes haben sich Seerosen und Seenelken verborgen, ihre nimmersatten Fangarme herausstreckend. Zuweilen auch fällt der Blick auf Ueberreste menschlicher Wohnstätten, die im Meeressande begraben ruhen; nicht selten reißt die Fluth aus diesen Wattenfeldern Gegenstände, wie Leichensteine u. s. w. aus, welche schon Jahrhunderte lang im Meeresgrunde verborgen lagen. Ungefähr 50 Quadratmeilen solchen zweifelhaften Gebietes enthält die Nordsee in jener südöstlichen Ecke; 3 bis 6 Meilen breit, dehnt sich dasselbe in einer Länge von 14 Meilen von der Eider bis zur tiefen Fahrstraße aus, die sich um die Nordspitze von Sylt herumbiegt. Das größte zusammenhängende Wattengebiet — ungefähr 8 Quadrat-Meilen mit 4 kleinen Halligen — ist um die Insel Pellworm gelagert.

Bei geognostischer Untersuchung der Wattenfelder hat man wenige Fuß unter der Oberfläche große Torflager mit noch wohl erhaltenen Ueberresten von Nadel- und Laubhölzern, sowie Süßwasserpflanzen entdeckt und aus der Lage und Beschaffenheit derselben geschlossen, daß diese Gegenden mit dem Festlande einst in gleicher Höhe lagen und eine reiche Vegetation hatten, später plötzlich gesunken und vom Meere

überspült worden sind, welches dabei fetten Schlickboden ablagerte und mit der Zeit festes Marschland bildete. Letzteres ist dann höchst wahrscheinlich wieder bei der Cimbrischen Fluth, welche Frankreich von England trennte und den Englischen Canal bildete, weggespült worden; wenigstens muß diese Fluth, welche an Mächtigkeit und Höhe alle nachfolgenden überstieg, als die Anfangsperiode der Zerstückelung Nordfrieslands bezeichnet werden.

Bis zum Jahre 1300 n. Chr. ist über die durch Sturmfluthen verursachten Umgestaltungen der erwähnten Inseln wenig bekannt; in alten Chroniken werden bezüglich solcher Ereignisse die Jahre 1020, 1204 und 1240 angegeben; Specielles ist darüber kaum berichtet worden. Ums Jahr 1300 n. Chr. soll der zwischen den jetzigen Inseln Pellworm und Nordstrand gelegene Landstrich mit der Stadt Rungholb und 7 Kirchspielen ein Raub des Meeres geworden sein. Damals verschwand auch nach den alten Ueberlieferungen die westlich von den jetzigen Dünen der Insel Sylt belegene Stadt Wendigstadt mit ihrem altberühmten Hafen, und Sylt erhielt eine westliche Meeresgrenze, an der keine Schiffe mehr landen und ankern. Weitere Sturmfluthen in den Jahren 1354, 1362 und 1436 zerstörten die nördlich von Föhr und Amrum, und südlich von Sylt vorhanden gewesenen Kirchspiele. Von einer Meeresfluth im Jahre 1570 wird berichtet, daß sie über 400,000 Menschen, davon 20,000 auf Nordfriesland hinweggerafft habe. Bei einer erheblichen Meeresfluth im Jahre 1615 sind auf den Nordfriesischen Inseln nur die beiden Kirchspiele Pellworm und Trindermarsch trocken geblieben. Im Jahre 1634 folgte dann die heftigste der in der neueren Geschichte bekannten Meeresüberschwemmungen: das alte Nordstrand war in wenigen Minuten unter Wasser gesetzt, und in einer einzigen Stunde waren 20 Kirchspiele mit 1300 Häusern verwüstet. Was jetzt noch übrig ist, die beiden Inseln Pellworm und Nordstrand, die westliche und östliche Ecke des so reichen und fruchtbaren Landes, ist später mit vieler Mühe dem Meere wieder abgewonnen. Das war die letzte der großartigen Fluthen, welche den Nordfriesischen Inseln im Großen und Ganzen die jetzige Gestaltung gegeben hat. Die späteren, namentlich diejenigen in den Jahren 1717, 1721 und 1825, haben freilich auch Deiche überspült und zerrissen, Häuser und Menschen weggeschwemmt, aber verhältnißmäßig doch nur im Kleinen an jener Form geändert.

II. Kleine Mittheilungen.

Der Weihnachts-Postverkehr in Berlin hat im Jahre 1873 eine gegen das Vorjahr nicht unerhebliche Steigerung erfahren. In den Tagen vom 19. bis einschließlich 24. December sind bei den Postanstalten in Berlin an Päckereien mit der Post aufgeliefert .... 140,830 Stück,
(11,863 mehr als im Vorjahr);
im Transit durch Berlin wurden befördert .... 109,385 »
(3826 mehr als im Vorjahr);
es sind in den Tagen vom 19. bis 26. December an Adressaten im Orts- und Landbestellbezirke eingegangen .... 125,792 »
(13,926 mehr als im Vorjahr).

Es gelangten mithin in der Weihnachtswoche über 376,000, durchschnittlich täglich über 57,000 Packete bei der Post in Berlin zur Behandlung. Die Auflieferung erfolgte bei dem Hof-Postamte und bei 51 Postämtern und Expeditionen in der Stadt und deren Umgebung. Zur Bewältigung dieses umfangreichen Verkehrs waren auf dem Anhalter, Stettiner und Niederschlesischen Bahnhofe besondere Holzgebäude errichtet, das größte auf dem Niederschlesischen Bahnhofe in einer Länge von 60 Metern und einer Tiefe von 18 Metern. Außerdem wurden alle Postwagenremisen in Packkammern umgewandelt. Bei dem Postamte in der Kaisergallerie war eine Annahmestelle für Päckereien in einem besonders angemietheten Raume errichtet worden. Die Zahl der zur Packetbeförderung benutzten Eisenbahnzüge erhielt durch Zuhülfenahme von Güter- und Extrazügen eine wesentliche Vermehrung. Auf den Landpostcoursen waren extraordinaire Posttransporte und Packetbeiwagen vorgesehen, auch waren in verschiedenen Gegenden der Stadt Reservegespanne aufgestellt. Zur extraordinairen Aushülfe wurden 1184 Personen herangezogen. Da der regelmäßige Stand des Postpersonals in Berlin ppr. 3000 Köpfe beträgt, so waren in der Weihnachtswoche gegen 4200 Personen im Postpacketdienste thätig.

Der Oesterreichisch-Ungarische Lloyd. Aus dem Rechenschaftsberichte, welcher in der diesjährigen 42. General-Versammlung der Dampfschifffahrts-Gesellschaft des Oesterreichisch-Ungarischen Lloyd erstattet worden ist, entnehmen wir nachstehende Daten über den Umfang und das allmälige Anwachsen des Unternehmens während seines nunmehr 36jährigen Bestehens:

Der Flottenbestand der Gesellschaft ist gewesen:

18$\frac{36}{37}$	7	Schiffe	mit	630	Pferdekräften	und	1,974	Tonnengehalt,
1846	20	»	»	2,110	»	»	7,011	»
1851	34	»	»	5,550	»	»	16,095	»
1856	68	»	»	13,260	»	»	39,175	»
1861	61	»	»	11,840	»	»	35,500	»
1866	64	»	»	13,840	»	»	50,570	»
1872	69	»	»	16,270	»	»	71,955	»

Ferner befinden sich sechs Dampfschiffe im Bau begriffen.

Es wurden befördert:

auf	Reisen	unter Zurücklegung von Meilen	Reisende	Geldsendungen im Betrage von Fl.	Waaren in Centnern	Packete Stück
18$\frac{36}{37}$	87	43,652	7,967	3,934,269	10,766	5,787
1846	717	334,495	124,985	31,827,160	267,538	36,357
1851	1,128	550,336	222,118	48,036,560	529,790	41,576
1856	2,114	928,833	364,167	86,320,632	2,507,715	53,209
1861	1,563	885,423	299,048	96,758,298	1,947,424	42,169
1866	1,422	976,171	251,537	107,245,939	3,004,224	42,726
1872	1,333	1,126,177	292,696	122,787,040	6,411,943	60,348

Die Betriebsergebnisse für das Jahr 1872 vertheilen sich auf die Fahrten:

Nr.	Fahrten	Zahl der Reisen.	Zurückgelegte Seemeilen.	Zahl der Reisenden.	Betrag der Gelder. Fl.	Gewicht der Waaren. Ctr.	Stückzahl der Packete. Stück.
1.	in der Levante ..	235	510,803	91,744	55,587,292	2,915,617	17,369
2.	im rothen Meere	18	123,693	2,664	573,488	301,253	185
3.	im schwarzen Meere und auf der Donau	225	150,440	40,009	19,626,285	1,654,082	1,315
4.	im Archipel	156	32,649	11,064	3,254,451	57,785	657
5.	an den Küsten des adriatischen Meeres, und zwar:						
	a) zwischen Triest—Venedig und Ravenna	286	40,361	24,111	7,710,932	543,642	9,320
	b) nach Istrien und Croatien.	202	50,674	41,733	6,285,407	287,562	9,760
	c) nach Istrien, Dalmatien und Albanien	157	167,428	78,792	28,581,702	444,741	21,655
6.	außergewöhnliche Fahrten	54	50,129	2,579	1,167,483	207,261	87
	Summa ..	1333	1,126,177	292,696	122,787,040	6,411,943	60,348

Im Jahre 1872 betrugen:

die Einnahmen der Gesellschaft .... (darunter ein Staatsbeitrag für vertragsmäßig zu Postzwecken bedungene Fahrten 1,889,999 Fl. 98 Xr.)	10,551,014 Fl. 8 Xr.
die Ausgaben .... (darunter allein für Besoldung und Beköstigung der Offiziere und Mannschaften 1,394,139 Fl. 67 Xr.)	8,022,101 » 62 »
daher Jahresgewinn.....	2,528,912 Fl. 46 Xr.
Hiervon gingen ab durch Abschreibung vom Werthe der Dampfer, außerdem an Emolumenten, durch Uebertragung auf das Gewinnconto pro 1873, für den Pensions-, Assecuranzfonds 2c.	1,602,396 » — »
und blieben somit zur Vertheilung.....	926,516 Fl. 46 Xr.

wovon pro Actie 47 Fl. Dividende gezahlt und der Rest mit 80,516 Fl. dem Reservefonds überwiesen wurde.

Fortbewegen der Eisenbahnschienen. Das »Fortbewegen« (creeping) der Eisenbahnschienen hat in letzter Zeit vielfach Aufmerksamkeit erregt, und obgleich wir es nicht zu erklären versuchen, so weisen wir doch auf die Thatsache hin, daß auf den Linien, welche von Norden nach Süden laufen, die westlichen Schienen sich schneller fortbewegen als die östlichen, d. h. diese sonderbare Bewegung der Schienen nach Süden

wird bei demselben Bahngeleise auf der einen Seite mehr bemerkt, als auf der andern. Ferner ist noch beobachtet worden, daß auf solchen Linien die östliche Schiene am schnellsten abgenutzt wird. Beide Punkte können nach unserer Ansicht durch die Bewegung der Erde von Westen nach Osten erklärt werden. Jeder Körper, welcher freie Bewegung hat, wird von der sich drehenden Erde mitgeschleppt, jeder Wind, jede Fluth fühlt diesen Einfluß, und unser Eisenbahnzug, welcher nach Norden oder Süden fährt, wird nach Osten hinübergedrängt und drückt natürlich am meisten auf die östliche Schiene. Die westliche Schiene, eines Theils ihrer Last befreit, bewegt sich daher freier und schneller.

Man hat auch bemerkt, daß die Räder, welche auf der östlichen Schiene laufen, früher abgenutzt werden; wir können nur annehmen, daß die Bewegung der Erde die wahre Ursache ist.

Die practische Seite dieser Thatsache ist, daß die östlichen Schienen und Räder härter sein sollten. (Times.)

Aufhebung der Briefportofreiheit in Italien. Am 15. December kam der die Briefportofreiheit betreffende Gesetzentwurf in der zweiten Italienischen Kammer zur Vertheilung. Demnach behält sie blos der König, sowohl für die Briefe, welche er absendet, als auch für die, welche an ihn gerichtet sind. Für seine Correspondenz mit dem Auslande sind die Bestimmungen der Postverträge mit fremden Mächten maßgebend. Ausnahmsweise behält auch der Papst und der heilige Stuhl die Briefportofreiheit, weil sie ihm im 12. Artikel des Gesetzes vom 13. Mai 1871 garantirt worden ist. Aber für alle anderen Personen und Corporationen wird sie ganz und gar abgeschafft. Die Präsidenten des Senats und der Deputirtenkammer, die Minister und die Regierung bedienen sich gewisser Staatsbriefmarken, welche ihnen das Finanzministerium liefert, über deren Verwendung sie aber Buch führen müssen, was mit den Vormerkungen im Finanzministerium stimmen muß. Man hat berechnet, daß die Abschaffung der Briefportofreiheit, welche jetzt diejenigen genießen, die an Senatoren, Deputirte, Minister, an Mitglieder der Königlichen Familie und an eine Menge von Instituten schreiben, die sich über hundert belaufen, dem Staate jährlich etliche Millionen mehr einbringen wird. Im Jahre 1872 belief sich die gesammte Privatcorrespondenz auf 100,000,000 Briefe, die Zahl der portofreien Briefe auf 35,000,000, die letzteren wiegen aber in der Regel zehnmal mehr als die gewöhnlichen Briefe, und so wiegen die 35,000,000 portofreier Briefe viel mehr als die 100,000,000 anderen. (Köln. Ztg.)

Kriegssteuer auf Briefe in Spanien. Nach einer Mittheilung der Generaldirection der Posten und Telegraphen in Madrid unterliegen vom 1. Januar 1874 ab alle Briefe, die innerhalb Spaniens circuliren, außer dem Briefporto einer besonderen Steuer. Zur Verrechnung derselben kommen Marken zu 5 Centavos (= 5 Centimes) mit dem Landeswappen und der Inschrift: Impuesto de guerra (Kriegssteuer) in Anwendung.

Eine Besteigung des Cotopaxi. Am 28. November 1872 gelang es Herrn Dr. W. Reiß aus Mannheim, der sich zur Zeit in Südamerika aufhält, den bis dahin jungfräulichen Gipfel des Cotopaxi zu ersteigen. Er hat darüber in dem 45. und 46. Heft der Zeitschrift für Erdkunde einen Bericht erstattet, dem wir auszugs-

weise das Folgende entlehnen. In der Höhe von 4627 Meter, an der Schneegrenze, wurde vom 27. bis zum 28. übernachtet, am 28. früh 6 Uhr 45 Min. aufgebrochen. Der Reisende stieg zuerst über Lawen, dann ein Sandfeld (Arenál) von 900 Meter Höhe, in vielfachen Kreuzungen hinan. Hier begannen die Schwierigkeiten größer zu werden und wir lassen deshalb dem Reisenden selbst das Wort.

Klar und frei, erzählt er, war bisher der schneebedeckte Theil des Cotopaxi geblieben. Die hinter demselben aufsteigende Sonne warf auf die Wolkenfläche den ungeheuren Schatten des Kegels, der sich bis zum Iliniza erstreckte, aber jeden Augenblick mehr zusammenschrumpfte, bis das Tagesgestirn zuletzt unseren Weg beschien. Von den übrigen Berggipfeln blieben nur der Iliniza und der Chimborazo sichtbar; doch oberhalb der Wolken gewahrte man gegen Südwesten eine compacte Rauchmasse, zusammengesetzt aus vier dicken, mit vulcanischer Asche beladenen Säulen, die senkrecht zu einer erstaunlichen Höhe aufstiegen und, vom Ostwinde fortgerissen, die Atmosphäre auf eine Entfernung von vielen Leguas mit einer zweiten, wagerechten Wolkenschicht erfüllten. Dort ragte der Sangay, dessen Spitze unsichtbar blieb, aber dessen vulcanische Thätigkeit in der bezeichneten Weise sich kund gab, empor. Mit der Sonne stiegen allmälig die Wolken und gewährten, indem sie sich nach verschiedenen Seiten zerstreuten, uns abwechselnd einen Blick auf den einen oder den anderen der zu unseren Füßen ausgebreiteten Landstriche. Wie auf einer großen Landkarte unterschied man die Hochebene von Latacunga, den Ruminahui mit dem zwischen phantastischen Felszacken ausgebreiteten Schnee, die Ebenen von Hornoloma und des Pedregal und in größerer Ferne noch das Thal von Chillo. Uns näher, beinahe zu unseren Füßen erhob sich die Spitze »Cabeza del Cotopaxi«, gegen die sich ein mit Schnee und Eis bedeckter Abhang so steil herabsenkte, daß sein Anblick Schwindel erregen konnte. Das Gewölk stieg indessen schneller als wir, und während einige leichte Wolken von Osten her um die Bergspitze flogen, erreichten uns die aus dem Westen. Da man leicht den Muth und das Zutrauen zur eigenen Kraft verliert, sobald man nicht mehr sehen kann, wohin man geht, kam mir bei Ersteigung des Arenal ein- oder zweimal der Gedanke, daß es mir unmöglich sein würde, den Gipfel zu erreichen. Wir waren überdies am schwierigsten Punkte der ganzen Bergbesteigung angelangt. Nicht war es möglich, dem Arenal, der uns an übermäßig steile Felsenklippen gebracht hätte, bis zu seinem oberen Ende zu folgen; wir mußten etwas nach Süden herumschwenken, um an Felsen zu gelangen, die sich am Südwestrand des Kraters in der Richtung gegen die Cabeza del Cotopaxi herabsenken. Wegen des dem Sande beigemischten Eises blieben die Versuche, zu jenen Felsen hinüberzukreuzen, anfangs erfolglos, bis es mir endlich gelang, einen sicheren Uebergang dadurch zu bewerkstelligen, daß ich etwas oberhalb des Punktes, an dem diese Felsen aus dem Schnee heraussehen, hinaufstieg. An diesem, in einer Meereshöhe von 5712 Meter anstehenden Felsen angelangt, setzte ich mich um 10 Uhr 15 Minuten zum ersten Male, um auf meine Begleiter zu warten. Allein, soweit die Blicke reichten, entdeckte ich von Allen nur meinen Mayordomo, der nun bereits mehr als vier Jahre auf allen meinen Reisen treu bei mir aushielt, und meinen armen Hund, der mit vieler Mühe heulend und klagend folgte, weil er seinen Herrn nicht verlassen mochte. Die Felsenklippen, an denen wir uns befanden, waren zerfallene Reste einer alten Lawa, die von Fumarolen durchbrochen waren und schon begannen, den stechenden Geruch der schwefligen Säure zu verbreiten. Da es von unten her nicht möglich gewesen war, die eigentliche Beschaffenheit dieser Felsen zu ergründen, waren bei

mir Zweifel hinsichtlich der Möglichkeit, auf diesem Wege vorzudringen, geblieben. Auch war bei der sehr starken Abdachung und der darauf liegenden, vielfach harten und schlüpfrigen Erde die Besteigung ziemlich schwierig, allein, indem wir uns mit den Händen forthalfen und alle Augenblicke ausruhten, gelang es uns doch, wenn auch nur langsam, weiter zu kommen.

Wir schritten am Rande des Schnees, der das Südgehänge bedeckt, entlang, wo schon manche Versuche Behufs Erreichung der Spitze des Berges angestellt worden sind. Wem jedoch so wie uns die Gelegenheit ward, diesen Abhang von oben her zu betrachten, der wundert sich nicht mehr, daß es auf diesem Wege Niemandem glücken konnte. Ein blaues, compactes Eis bedeckt den Abhang, dessen Neigung 35 bis 40 Grad beträgt. Wohl hat dieses Eis keine ganz ebene Oberfläche, sondern ist vielmehr rauh durch zahlreiche 3 bis 4 Zoll hohe Zacken und Fortsätze, allein nichtsdestoweniger könnte man darauf nicht gehen, ohne auf dem ganzen Wege Stufen einzuhauen und einem etwaigen Fallen, das sicher tödtlich sein müßte, sich auszusetzen. Das feste Gestein war weniger mühsam zu ersteigen, als der Arenal, der nur einen unsicheren Tritt zuließ, auch konnten wir hier fortschreiten, ohne fortwährend der Steine gewärtig zu sein, die von den Felsen der Bergspitze sich lösten und in gewaltigen Sätzen, wie Kugeln pfeifend, über den Arenal herabsprangen. Bald niedergeduckt, bald zur Seite springend, mußten wir uns vor vielen dieser Steine hüten, die, bis kopfgroß, aus einer Höhe von mehr als 300 Metern herabstürzten und Kraft genug besaßen, uns schwer zu verwunden. Bisher war ich vorausgegangen; als ich aber sah, daß mein Mayordomo den Muth verlor, sobald er ein Stück zurückblieb, ließ ich ihm den Vortritt und folgte nach. Auf diesem letzten Theile des Weges geht es sich sehr schlecht, weil das zersetzte Gestein unter der Last des Menschen bricht und zerfällt. Auch verursachte einer dieser Steine, der an einer Stelle, wo es unmöglich war, ihm auszuweichen, doch noch auf mich fiel, mir eine Verwundung, die mich beinahe gezwungen hätte, sehr nahe dem Gipfel umzukehren, und die jetzt nach mehr als einem Monate noch nicht ganz geheilt ist. Da die Bergspitze in Wolken gehüllt war, erschienen die vor uns liegenden Felsklippen sehr hoch und entfernt, allein als wir uns ein wenig südwärts gewendet hatten, fanden wir uns plötzlich auf dem Gipfel. In demselben Augenblicke lösten sich die Wolken und »zum ersten Male erforschten menschliche Augen den Grund des Cotopaxi-Kraters.«

Nur wenig noch fehlte, um zu den Felsen der Südwestspitze, welche die zweithöchste ist, zu gelangen. Meine trigonometrischen Beobachtungen, die ich verschiedene Male von verschiedenen Punkten und von einander unabhängigen Standlinien anstellte, ergaben mir für die Nordspitze 5943 und für die Südwestspitze 5922 Meter Meereshöhe. Mein Barometer gab mir 5993 Meter, weshalb die auf beiderlei Art erzielten Maße viel bedeutendere Höhen als diejenigen ergaben, welche von früheren Reisenden veröffentlicht wurden. Es ist sehr wahrscheinlich, daß die Lufttemperatur, welche ich bei den Barometermessungen fand, sehr hoch ist; allein da vermuthlich die ganze Luftschicht über dem Krater in Folge der heißen Dämpfe eine etwas höhere Temperatur hat, so war es mir unmöglich, bessere Daten zu erlangen. Die Felsen der Südwestspitze sind überall von Spalten zerrissen, aus denen Dämpfe von 68 Grad des hunderttheiligen Thermometers in großer Menge und so stark nach schweflicher Säure riechend, ausströmen, daß es unmöglich wird, auszuhalten, sobald der Wind sie dem Beobachter zuführt. In diesen Fumarolen findet man Ablagerungen einer weißen Substanz, die nach den Versuchen des R. P. Dressel sich als

Gyps herausstellt; doch wichtiger ist, daß mit dem Gyps auch Chloride auftreten, weil hier zum ersten Male in einem der Vulkane Südamerika's Chlor gefunden wurde. Sogar Humboldt nahm an, daß die Abwesenheit der Chlorwasserstoffsäure ein charakteristisches Merkmal des Vulkanismus der neuen Welt sei, da weder Boussingault noch Deville dieselbe bei ihren Untersuchungen angetroffen hatten. Zwar hatte ich bereits einen mittelbaren Beweis für das Vorhandensein dieser Säure in dem Eisenglanz (hierro oligisto) des Antisana aufgefunden, allein es blieb dem Herrn Director des chemischen Laboratoriums in Quito vorbehalten, auf unmittelbarem Wege das Vorkommen dieser interessanten Säure zu erhärten. Die Erzeugnisse der Fumarolen zeigten eine sehr eigenthümliche Reaction. Alles zum Einwickeln von Handstücken verwendete Papier bedeckte sich mit veilchenblauen Flecken, die nach einiger Zeit verschwanden; allein, obgleich ich sofort einige Proben nach Quito sandte, war es dem R. P. Dressel nicht möglich, eine Spur von Jod oder irgend einer anderen Substanz, die etwa die Flecken verursacht haben könnte, zu entdecken.

Während ich gleichsam rittlings auf dem Rande des Kraters saß, mich mit einer Hand an Angel Maria hielt und mit der anderen die Fumarolen-Ablagerungen untersuchte, füllte mir ein Windstoß beide Augen mit Sand, der mit schwefliger Säure geschwängert war, und verursachte eine augenblickliche, sehr starke Entzündung, an deren Folgen ich mehrere Wochen zu leiden hatte. Nunmehr, beinahe blind, konnte ich nur daran denken, so schnell wie möglich herunterzusteigen. Um 11 Uhr 45 Minuten waren wir auf dem Kraterrande angelangt und um 1 Uhr 15 Minuten traten wir den Rückweg an. Indem wir so viel wie möglich das feste Gestein vermieden, stiegen wir schnell über den Sand abwärts. In einer Entferfernung von ungefähr 3 Quadras vom Gipfel fanden wir die beiden ersten Peone und bei 5700 Meter Höhe einen anderen, der den mit dem Frühstück gefüllten Sack trug. Doch, obschon wir nur des Morgens eine Tasse Caffee genommen hatten, konnten wir nichts essen. Durch einige Cactusfrüchte und etwas mit Eisstücken vermischten Branntwein erfrischt, stiegen wir froh und unbekümmert um einen feinen Hagel laufend über den Sand hinab. Wenige Augenblicke später waren wir am Anfang der Lawa und um 3 Uhr 30 Minuten betraten wir den Lagerplatz in demselben Augenblick, als ein heftiger Schneesturm begann.

III. Literatur des Verkehrswesens.

Neue Anschaffungen für die Bibliothek des Kaiserlichen General-Postamts.

Unter den Werken, welche in der Zeit von Anfang März bis Ende December 1873 für die Bibliothek des Kaiserlichen General-Postamts beschafft worden sind, befinden sich folgende Schriften von besonderem Interesse für die wissenschaftliche Fortbildung der Herren Postbeamten.

I. Verkehrswesen.

de Rothschild, Arthur. Histoire de la poste aux lettres depuis ses origines les plus anciennes jusqu'à nos jours. Paris 1873. 1 Band 8. 1 Thlr.

Ginzrot, Joh. Christian. Die Wagen und Fuhrwerke der Griechen und Römer und anderer alten Völker; nebst der Bespannung, Zäumung und Verzierung ihrer Zug-, Reit- und Lastthiere. München 1817. 2 Bände 4. 18 Thlr. (antiquarisch).

von **Rueff**, Dr. A. Das Pferd in seinen Racen, Farben und Gangarten. Ravensburg 1874. 1 Band 8. 10 Sgr.

Richter, Emil. Die Entwickelung der Verkehrsgrundlagen: Eisenbahnen, Flüsse, Canäle und Landstraßen. Zugleich Denkschrift an den Handel und Streitschrift wider die Verkehrsverwaltung in Deutschland. Leipzig 1873. 1 Band 8. 1 Thlr.

Perrot, Fr. Der Wagenraumtarif. Documente und Erörterungen zur Reform der Eisenbahn-Gütertarife. Berlin 1873. 1 Band 8. 22½ Sgr.

Schwabe, Dr. H. Berliner Südwestbahn und Centralbahn. Beleuchtet vom Standpunkte der Wohnungsfrage und der industriellen Gesellschaft. Berlin 1873. 1 Band 8. 16 Sgr.

Löper, Carl (Ober-Postdirections-Secretair in Straßburg). Zur Geschichte des Verkehrs in Elsaß-Lothringen mit besonderer Berücksichtigung der Schifffahrt, des Post-, Eisenbahn- und Telegraphenwesens. Straßburg 1873. 1 Band 8. 1 Thlr. 10 Sgr.

II. Hülfswissenschaften des Verkehrswesens.

1. Geographie und Ethnographie.

Kleinpaul, Dr. Bernhard. Allgemeine Erdkunde. Zur leichtern Uebersicht in Tabellenform. Dresden 1873. 1 Band 4. 20 Sgr.

von **Mädler**, Dr. J. H. Geschichte der Himmelskunde von der ältesten bis auf die neueste Zeit. Braunschweig 1873. 2 Bände gr. 8. 5 Thlr. 20 Sgr.

Gretschel, Dr. Heinrich. Lehrbuch der Karten-Projection, enthaltend eine Anweisung zur Zeichnung der Netze für die verschiedensten Arten von Land- und Himmelskarten. Weimar 1873. 1 Band 8. 2 Thlr. 10 Sgr.

von **Hiltov**, Hatto. Sechs Vorlegeblätter zum Planzeichnen. Berlin 1873. 1 Heft 8. 20 Sgr.

Müller, Dr. Friedrich. Allgemeine Ethnographie. Wien 1873. 1 Band gr. 8. 3 Thlr. 20 Sgr.

Bastian, Dr. Adolf. Geographische und ethnologische Bilder. Jena 1873. 1 Band 8. 4 Thlr. 10 Sgr.

Kohl, J. G. Die geographische Lage der Hauptstädte Europas. Leipzig 1874. 1 Band gr. 8. 3 Thlr. 10 Sgr.

Hillebrand, Karl. Frankreich und die Franzosen in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Berlin 1873. 1 Band 8. 1 Thlr. 20 Sgr.

Bursian, Conrad. Geographie von Griechenland. Leipzig 1862—1872. 2 Bände gr. 8. 7 Thlr.

von **Löher**, Franz. Die Magyaren und andere Ungarn. Leipzig 1874. 1 Band gr. 8. 2 Thlr. 20 Sgr.

von **Scherzer**, Dr. Karl. Smyrna. Mit besonderer Rücksicht auf die geographischen, wirthschaftlichen und intellectuellen Verhältnisse von Vorder-Kleinasien. Wien 1873. 1 Band gr. 8. 3 Thlr. 10 Sgr.

von **Hellwald**, Friedrich. Die Russen in Centralasien. Eine Studie

über die neueste Geographie und Geschichte Centralasiens. Augsburg 1873. 1 Band gr. 8. 1 Thlr. 15 Sgr.

de Macedo, Joaquim Manoel. Geographische Beschreibung Brasiliens. Uebersetzt von Nogueira und v. Schiefler. Leipzig 1873. 1 Band gr. 8. 2 Thlr. 10 Sgr.

Delitsch, Dr. Otto. Aus allen Welttheilen. Illustrirte Monatshefte. 4. Jahrgang. Leipzig 1873. 1 Band 4. 3 Thlr.

Dilke, Charles Wentworth. Greater Britain. A record of travel in english-speaking countries during 1866 and 1867. Sixth edition. London 1872. 1 Band 8. 2 Thlr. 12 Sgr.

von Heuglin, M. Th. Reisen nach dem Nordpolarmeer in den Jahren 1870 und 1871. Zweiter Theil. Braunschweig 1873. 1 Band gr. 8. 2 Thlr. 20 Sgr.

Verein für die Deutsche Nordpolarfahrt in Bremen. Die zweite Deutsche Nordpolarfahrt in den Jahren 1869 und 1870 unter Führung des Capitän Karl Koldewey. Leipzig 1873. 1 Band gr. 8. 3 Thlr.

Ratzel, Friedrich. Wandertage eines Naturforschers. 1. Theil. Zoologische Briefe vom Mittelmeer und Briefe aus Süditalien. Leipzig 1873. 1 Band kl. 8. 1 Thlr. 20 Sgr.

Wallner, Franz. Ueber Land und Meer. Reisebilder aus Nord und Süd. Berlin 1874. 1 Band 8. 1 Thlr.

Andree, Richard. Wendische Wanderstudien. Zur Kunde der Lausitz und der Sorbenwenden. Stuttgart 1874. 1 Band 8. 1 Thlr. 10 Sgr.

Weigelt, G. Die nordfriesischen Inseln vormals und jetzt. Eine Skizze des Landes und seiner Bewohner. Hamburg 1873. 1 Band 8. 1 Thlr.

Stark, K. B. Nach dem Griechischen Orient. Reise-Studien. Heidelberg 1874. 1 Band 8. 2 Thlr. 15 Sgr.

Baedeker. Oesterreich und Ungarn. Handbuch für Reisende. Coblenz und Leipzig 1873. 1 Band kl. 8. 1 Thlr. 10 Sgr.

Remy, F. Die Krim in ethnographischer, landschaftlicher und hygienischer Beziehung. Dem großen reisenden Publicum ein Wandergefährte. Odessa und Leipzig 1872. 1 Band 8. 1 Thlr. 10 Sgr.

von Maltzan, Heinrich Frh. Reisen in Arabien. Braunschweig 1873. 2 Bände gr. 8. 6 Thlr.

Vámbéry, Herm. Skizzen aus Mittelasien. Ergänzungen zur Reise in Mittelasien. Leipzig 1868. 1 Band 8. 2 Thlr.

Flex, Otto. Pflanzerleben in Indien. Kulturgeschichtliche Bilder aus Assam. Berlin 1873. 1 Band gr. 8. 1 Thlr. 15 Sgr.

Körner, Friedrich. Südafrika. Natur- und Kulturbilder mit einer historischen Einleitung und einer ausführlichen Uebersicht der neueren Reisen. Breslau und Leipzig 1873. 1 Band gr. 8. 4 Thlr.

Schleiden, Dr. R. Reise-Erinnerungen aus den Vereinigten Staaten von Amerika. New-York 1873. 1 Band kl. 8. 12 Sgr.

von Bruges, Roger Graf. Reiseskizzen aus West-Indien, Mexico und Nord-Amerika, gesammelt im Jahre 1872. Leipzig 1873. 1 Band 8. 2 Thlr.

Musters, George Chaworth. Unter den Patagoniern. Wanderungen auf unbetretenem Boden von der Magelhaes-Straße bis zum Rio Negro. Jena 1873. 1. Band gr. 8. 3 Thlr. 22½ Sgr.

2. Geschichte.

Riehl, W. H. Historisches Taschenbuch. Begründet von Friedrich von Raumer. 5. Folge, 3. Band. Leipzig 1873. 1 Band 8. 2 Thlr.

Weber, Dr. Georg. Allgemeine Weltgeschichte. Band Nr. 10. Das Zeitalter der Reformation. Leipzig 1873. 1 Band gr. 8. 2 Thlr.

Wollschläger, C. S. Universalhistorische Uebersicht der Geschichte des alten Orients (bis zum Beginn der Griechischen Perserkriege). Oberhausen und Leipzig 1873. 1 Band 8. 1 Thlr. 15 Sgr.

Lecky, William Edward Hartpole. Geschichte des Ursprungs und Einflusses der Aufklärung in Europa. Deutsch von Dr. H. Jolowicz. Leipzig und Heidelberg 1873. 2 Bände gr. 8. 3 Thlr.

Fontane, Th. Der Krieg gegen Frankreich 1870—1871. Berlin 1873. 1 Band gr. 8. 4 Thlr. 25 Sgr.

Rückert, Heinrich. Deutsche Geschichte. Leipzig 1873. 1 Band 8. 3 Thlr.

Freytag, Gustav. Bilder aus der Deutschen Vergangenheit. Leipzig 1873 bis 1874. 3 Bände 8. 5 Thlr. 15 Sgr.

Linel, Dr. Albert. Das neue Deutsche Kaiserreich, seine Entwickelung, Ziele und Cultur. Bedeutung. Frankfurt a. M. 1873. 1 Band 8. 1 Thlr. 20 Sgr.

Weller, Emil. Die ersten Deutschen Zeitungen. Herausgegeben mit einer Bibliographie. Stuttgart bz. Tübingen 1872. 1 Band gr. 8. 2 Thlr. 20 Sgr.

Jähns, Max. Roß und Reiter in Leben und Sprache, Glauben und Geschichte der Deutschen. Eine culturhistorische Monographie. Leipzig 1872. 2 Bände gr. 8. 5 Thlr. 20 Sgr.

Brachvogel, A. E. Fürst Bismarck Deutscher Reichskanzler. Hannover 1873. 1 Band 8. 22½ Sgr.

von Ranke, Leopold. Genesis des Preußischen Staates. Vier Bücher Preußischer Geschichte. Leipzig 1874. 1 Band gr. 8. 4 Thlr.

Gneist, Dr. Rud. Die Eigenart des Preußischen Staats. Berlin 1873. 1 Band 8. 10 Sgr.

Droysen, J. G. Geschichte der Preußischen Politik. Abtheilung V., 1. Band Friedrich der Große. Leipzig 1874. 1 Band 8. 3 Thlr.

Beer, Adolf. Friedrich II. und van Swieten. Berichte über die zwischen Oesterreich und Preußen geführten Verhandlungen, die erste Theilung Polens betreffend. Leipzig 1874. 1 Band 8. 1 Thlr. 10 Sgr.

von Ranke, Leopold. Aus dem Briefwechsel Friedrich Wilhelms IV. mit Bunsen. Leipzig 1873. 1 Band gr. 8. 3 Thlr.

Harster, Dr. W. Die Nationen des Römerreiches in den Heeren der Kaiser. Speier 1873. 1 Band 8. 15 Sgr.

Dozy, R. Geschichte der Mauren in Spanien bis zur Eroberung Andalusiens durch die Almoraviden (711—1110). Leipzig 1874. 1 Band gr. 8. 3 Thlr. 15 Sgr.

Vambéry, Herm. Rußlands Machtstellung in Asien. Eine historisch-politische Studie. Leipzig 1871. 1 Band 8. 15 Sgr.

Lerch, P. Khiva oder Kharezm. Seine historischen und geographischen Verhältnisse. St. Petersburg 1873. 1 Band gr. 8. 20 Sgr.

Lüttke, Moritz. Aegyptens neue Zeit. Ein Beitrag zur Culturgeschichte des gegenwärtigen Jahrhunderts, sowie zur Charakteristik des Orients und des Islam. Leipzig 1873. 2 Bände 8. 4 Thlr.

3. Staats- und Rechtswissenschaft.

Michaelis, Dr. Otto. Volkswirthschaftliche Schriften. Berlin 1873. 2. Band 8. 2 Thlr. 22½ Sgr.

Herrmann, Emanuel. Miniaturbilder aus dem Gebiete der Wirthschaft. Halle a. d. S. 1872. 1 Band 8. 1 Thlr. 22½ Sgr.

Richter, Emil. Menschheit und Capital. Studien über Bewegung und Verhältnisse einflußreicher Erscheinungen des Lebens und der allgemeinen Entwickelung. Leipzig 1873. 1 Band 8. 1 Thlr. 20 Sgr.

von Aufseß, O. Frh. Die Zölle und Verbrauchssteuern und die vertragsmäßigen auswärtigen Handelsbeziehungen des Deutschen Reiches. Vom Standpunkte der Volkswirthschaft und Verwaltung historisch-dogmatisch dargestellt. Leipzig 1873. 1 Band 8. 25 Sgr.

Deutsche Monatshefte. Zeitschrift für die gesammten Culturinteressen des Deutschen Vaterlandes. Im Auftrage der Redaction des Deutschen Reichs-Anzeigers und Königlich Preußischen Staats-Anzeigers herausgegeben. Berlin 1873. 1 Band 8. 4 Thlr. pro anno.

Statistik des Deutschen Reichs. Herausgegeben vom Kaiserlichen statistischen Amt. Berlin 1873. 1 Band gr. 4. 5 Thlr. 20 Sgr.

von Holtzendorff, Dr. Franz. Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Rechtspflege des Deutschen Reichs. Leipzig 1871 und 1873. 2 Bände gr. 8. 3 Thlr. 10 Sgr. pro anno.

von Mohl, Robert. Das Deutsche Reichsstaatsrecht. Rechtliche und politische Erörterungen. Tübingen 1873. 1 Band gr. 8. 2 Thlr. 20 Sgr.

Kanngießer, Hermann. Das Recht der Deutschen Reichsbeamten. Gesetz vom 31. März 1873. Aus den Materialien und der Reichs- und Landesgesetzgebung erläutert. Berlin 1874. 1 Band gr. 8. 3 Thlr. 10 Sgr.

von Zedlitz-Neukirch, O., Frh. Die Rechtsverhältnisse der Reichsbeamten. Gesetz vom 31. März 1873. Mit den Gesetzen, betr. Kaution der Reichsbeamten und Bewilligung von Wohnungsgeld-Zuschüssen vom 2. Juni 1869 und 30. Juni 1873. Durch Anmerkungen erläutert. Berlin 1873. 1 Band 8. 20 Sgr.

von Sarauw, Christian. Das Russische Reich in seiner finanziellen und ökonomischen Entwickelung seit dem Krimkriege. Leipzig 1873. 1 Band gr. 8. 3 Thlr. 22½ Sgr.

Beseler, Dr. Georg. System des gemeinen Deutschen Privatrechts. Berlin 1873. 2 Bände 8. 5 Thlr.

4. Sprachenkunde.

Böttger, Dr. Carl. Joh. Christ. Aug. Heyse's Fremdwörterbuch. Leipzig 1873. 1 Band 8. 2 Thlr.

Grimm, Jacob und Wilhelm. Deutsches Wörterbuch. Leipzig 1873. Band Nr. 5 gr. 8. 20 Sgr. pro Lieferung.

Booch-Arkossy. Dr. August Müller's Allgemeines Wörterbuch der Aussprache ausländischer Eigennamen. 5. Auflage. Leipzig 1870. 1 Band gr. 8. 25 Sgr.

Vlachos, Dr. Angelos. Elementar-Grammatik der Neugriechischen Sprache. Leipzig 1871. 1 Band 8. 15 Sgr.

Mussafia, Adolf. Italienische Sprachlehre in Regeln und Beispielen. Wien 1873. 1 Band 8. 1 Thlr.

Anstett, Ph. Anleitung zur Erlernung der Portugiesischen Sprache. Frankfurt a. M. 1863. 1 Band 8. 1 Thlr. 18 Sgr.

Anstett, Ph. Schlüssel zu der nach Ollendorff's neuer Methode bearbeiteten Portugiesischen Sprachlehre. Frankfurt a. M. 1863. 1 Band 8. 12 Sgr.

Glaise. Leitfaden zum leichteren Erlernen der Rumänischen Sprache für die Beamten der Rumänischen Eisenbahnen und für das Deutsche, in Rumänien reisende Publicum. Galatz 1870. 1 Band kl. 8. 1 Thlr. 10 Sgr.

Booch-Arkossy, Dr. F. Practisch-theoretischer Lehrgang der Russischen Schrift- und Umgangssprache nach der Robertsonschen Methode. Gotha 1864. 1 Band 8. 1 Thlr. 15 Sgr.

Booch-Arkossy, Dr. F. Supplement und Schlüssel zum Lehrgang der Russischen Schrift und Umgangssprache. Gotha 1864. 1 Band 8. 12 Sgr.

Lenström, N. Russisch-Deutsches und Deutsch-Russisches Wörterbuch. I. Russisch-Deutscher Theil. Mitau 1871. 1 Band 8. 1 Thlr. 15 Sgr.

Volkmann, Dr. Richard. Hermagoras oder Elemente der Rhetorik. Stettin 1865. 1 Band 8. 1 Thlr. 20 Sgr.

III. Sammelwerke und Literaturwissenschaft.

Wirth, Max. Meyer's Deutsches Jahrbuch. Zweiter Jahrgang. Hildburghausen 1873. 1 Band kl. 8. 2 Thlr. 15 Sgr.

Spach, Ludwig. Moderne Culturzustände im Elsaß. Straßburg 1873. 2 Bände 8. 3 Thlr.

Röttger, Carl. Russische Revue. Monatsschrift für die Kunde Rußlands. St. Petersburg 1873. 6 Thlr. 20 Sgr. pro anno.

Das neue Buch der Erfindungen, Gewerbe und Industrien. 5. Band. Die Chemie des täglichen Lebens. Leipzig und Berlin 1873. 1 Band gr. 8. 2 Thlr.

Wollschläger, C. S. Handbuch der allgemeinen Literaturgeschichte. Eisenach 1873. 1 Band gr. 8. 2 Thlr.

IV. Zeitschriften-Ueberschau.

Um die Kenntniß guter neuer Erscheinungen der Literatur zu erleichtern, wird das »Postarchiv« von jetzt ab fortlaufend Uebersichten des Inhalts der gelesensten Zeitschriften aus dem Gebiete der Erdkunde, Volks- und Staatswirthschaft rc. bringen.

Es enthalten:

1) Heft XII. der »Mittheilungen aus Justus Perthes geographischer Anstalt von Dr. A. Petermann:

Oberst Emil von Sydow. Die Schlittenfahrt der Schwedischen Expedition im nordöstlichen Theile von Spitzbergen. Erforschung des Nord-

westtheils von Texas im Jahre 1872. Die Challenger Expedition. Geographische Literatur. Karten. Tafel 23. Tafel 24.

2) Aus allen Welttheilen. December 1873. Drittes Monatsheft.
Athen. Weihnachten in Neapel. Der Negertanz. Zur Kenntniß der socialen Zustände auf den Fidschi-Inseln. Aus der Umgebung von Mexiko. Atschin. Sierra Leona. Dr. Alfons Stäbel's Reisen in Ecuador. Der Col di Tenda. Thun und seine Umgebungen. Miscellen.

3) Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nr. 107.
Zur Vereinfachung der Correspondenz im Güterwesen. Bericht der Specialcommission zur Untersuchung des Eisenbahn-Concessionswesens (Schluß). Vereinsgebiet. Ausland. Literatur. Anzeigen.

4) Journal télégraphique. No. 23.
La législation télégraphique. La télégraphie à l'exposition universelle de Vienne. Note de M. Th. du Moncel. Des systèmes de tubes pneumatiques employés en Angleterre pour le transport des dépêches à courte distance. Assemblée générale de la Compagnie américaine Western Union Telegraph. Bibliographie. Nouvelles.

5) Zeitschrift für die gesammte Staatswissenschaft. Tübingen. 29. Jahrgang, 4. Heft.
Helferich. Die Reform der directen Steuern in Bayern. II. Thieleman. Ueber den Handel Rußlands mit Europa im letzten Jahrzehnt. II. Bocke. Ueber Besteuerung der Landwirthschaft mit besonderer Rücksicht auf Bayern. I. Literatur. Miscellen.

6) Jahrbücher für National-Oeconomie und Statistik. II. Band, 1. und 2. Heft. Neumann, F. J. Ueber die Ausführung einer Enquête, betreffend die bisherige Durchführung, die Wirkungen und die Reformbedürftigkeit Deutscher Fabrikgesetzgebung. Gesetz über den Wegfall der dem Fürstlichen Hause Schwarzburg-Rudolstadt zustehenden lehnsherrlichen Berechtigungen, vom 10. Februar 1873. Gesetz des Fürstenthums Schwarzburg-Rudolstadt über die Theilbarkeit des Grundbesitzes. Vom 21. Februar 1873. Literatur. Miscellen.

7) Vierteljahrsschrift für Volkswirthschaft und Kulturgeschichte. Herausgegeben von Julius Faucher. 10. Jahrgang. 4. Band.
Geschichte des Rheingauer Mark-Waldes. Die Erbfolge auf Bauerhöfen. Ueber die geographische Lage und Weltstellung der Stadt Paris. Verschiedenes. Bücherschau.

Im Auftrage des Kaiserlichen General-Postamts herausgegeben von Dr. Kayßler.

Berlin, Verlag und Druck der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. v. Decker).

Deutsches Postarchiv.

Beiheft

zum

Amtsblatt der Deutschen Reichs-Postverwaltung.

№ 2. Berlin, Januar. 1874.

I. Actenstücke und Aufsätze.

5. Aus den Anfängen der Preußischen Landespost.

II. Die Ressortverhältnisse.

Vom Herrn Ober-Postcommissarius Ackermann in Königsberg i. Pr.

Wie wenig bestimmt die Ressortverhältnisse der Post in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts waren, geht schon aus dem neulich angeführten Edicte vom 9. März 1655 hervor, in welchem zur Abwehr von Uebergriffen anderer Beamten angeordnet wird, daß die Postmeister in postdienstlichen Angelegenheiten »auf keines Menschen Commando pariren«, sondern sich allein nach den Befehlen des Kurfürsten zu richten haben.

In einem Erlasse vom 22. August 1670 an Statthalter und Ober-Räthe zu Königsberg wird diesen auf einen Bericht, betreffend die Wiederbesetzung der durch den Tod ihres bisherigen Inhabers, Balthasar Sturm, erledigten Königsberger Postmeisterstelle, eröffnet, daß der Kurfürst die Stelle bereits vor etlichen Jahren dem Sohne des Verstorbenen, Wilhelm Ernst Sturm, unter Aushändigung einer Bestallung übertragen habe, und daß derselbe, der am 3. August 1669 bei des Kurfürsten Anwesenheit in Königsberg durch den Geheimen Rath und Ober-

Präsidenten von Schwerin*) in Pflicht genommen und »würcklich installiret« worden sei, seitdem das Postamt »an seines Vatern stat (weil derselbe allemahl krank gewesen) verwaltet und dasselbe dergestalt versehen, daß wir ein gnädigstes Vergnügen daran getragen. Daher lassen wir es nochmals dabey bewenden, Undt werdet Ihr demselben in Unserem Nahmen gebührenden Schutz zu halten haben.« Von der Erledigung des Einzelfalles auf das Allgemeine übergehend, heißt es dann weiter: »Sonsten haben wir die gnädigste Verfügung gethan, daß allemahl in den Haupt-Post-Aembtern tüchtige Subjecte zugezogen undt im Postwesen informiret werden sollen, durch welche wir hernachmals, wann sich einige Postmeister-Chargen erledigen, solche zu ersetzen, gndgst. gemeinet seyn**). Was aber hiernechst die Inspection, Direction undt Jurisdiction über unser Postwesen anbelanget, weil solch unser Postwesen durch alle unsere Lande nunmehr wohl eingerichtet ist, undt von Uns allein von Hoffe aus die Inspection, Jurisdiction undt Direction darüber geführet worden, So wollen wir uns solches noch ferner vorbehalten, in gndstr erwegung wan jede Regierungen in allen unseren Landen sich einiger Verordnungen und disposition dabey anmaßen sollten, daß darauß lauter confusion entstehen, eine Verordnung wider die andere lauffen, undt unser wohleingerichtetes undt hochnützliches Postwesen gar leicht in ruin gerahten dürffte***); Wir haben aber hiebevor die gndgste Verordnung gethan, daß alle unsere Postmeistern unseren Regierungen in jedweder Provintz gebührenden respect leisten, undt dahingegen auf ihr gebührendes ansuchen von denenselben Schutz und Handtbietung zu gewarten haben sollen.«

Der Postmeister Sturm scheint über die Grenzen des der Provinzial-Regierung (Statthalter und Oberräthe) nach der Absicht des Kurfürsten zu erweisenden »gebührenden respect« nicht recht im Klaren gewesen zu sein. In einer an ihn gerichteten Cabinets-Order vom 26. Januar 1674 wird zwar nur die Vermuthung ausgesprochen, daß die Posten aus Ostpreußen deshalb »sehr spähte« in Berlin eintreffen, weil »Sie im Posthause zu Königsberg in Preußen müssen über die Zeit aufgehalten werden«, und es »befehlen Se. Churfürstl. Durchl. dero Secretario und Postmeistern alda, Wilhelm Ernst Sturmen, hiermit gnädigst und zugleich ernstlich, auch bey Vermeidung dero Ungnade undt Straaffe, die Posten iedesmahls zu rechter Zeit und wen die Stunde des Abgangs der Post vorhanden ist, unaufhältlich abgehen zu lassen und nach Niemands Briefe, Sie gehören, wehme Sie wollen, zu warten, damit das Postwesen nicht in Confusion gebracht, noch dadurch andern frembden alß die Reichß- Holländ- Chur- und Liefländische Posten in Ihrem Cours gehemmet werden mögen« — ohne daß indessen dabei diejenigen näher bezeichnet werden, auf deren Briefe nicht gewartet werden soll. In einem ferneren, vielleicht durch einen Bericht des Postmeisters Sturm veranlaßten und an diesen gerichteten Rescripte vom 7. März 1674 wird demselben jedoch unter Bezugnahme auf das vorige Rescript abermals »alles Ernstes bey Verlust Deiner Bedienung und Vermeidung Unserer Ungnade anbefohlen, die Dir gesetzte Stunden richtig in acht zu nehmen und die Post nicht eine minute darüber aufzuhalten, auch Dich daran weder durch Unsere Rähte oder Bediente, noch hohe oder niedrige Krieges Officierer, in Summa durch

*) Stephan, Geschichte der Preußischen Post, S. 54, 55.

**) Eine verständliche Andeutung, daß die Post sich ihr Personal selbst erziehe und Statthalter und Oberräthe sich in die Besetzung der Postämter nicht mischen sollen.

***) Stephan, a. a. O. S. 56.

Niemanden, Er sey wer er wolle, hindern zu lassen, gestalt Wir dann auch darunter Keine entschuldigung annehmen wollen. Dahero aber Jemand Dich hieran zu verhindern wieder Verhoffen sich unterfangen sollte, Alßdann hastu Unß davon gehorsamsten Bericht einzuschicken, damit Wir darauf behörige Verordnung thun mögen.«

Hier werden also »Unsere Rähte«, d. h. die ostpreußische Provinzial-Regierung in erster Linie als diejenigen genannt, von denen Sturm sich an der pünktlichen Abfertigung der Posten nicht hindern lassen soll.

Nicht im Einklange hiermit steht ein Rescript d. d. Kukernese*) den $\frac{\text{9. Februar}}{\text{30. Januar}}$ 1679 an den Churfürstl. Statthalter und Geheime Rähte**), worin diesen »freundvetterlich und gnädigst zu vernehmen gegeben« wird, »was maßen die Berlinische Post in der Kurtzen Zeit, so Wir alhier seyn, bereits einmahl ausgeblieben: Und weil die letzte schon in verwichener Nacht anlangen sollen, aber noch diese Stunde nicht gekommen, stehet zu besorgen, daß Sie auch ausbleiben werde. Nun seind Ja itzo die Wege so gut, alß Sie niemahl im Jahre seyn können, dahero dann solch ausbleiben aus keiner andern ursache geschehen kan, alß weil man die Post so spähte zu Berlin abfertiget, und dahero nicht zur rechter Zeit zu Dantzig, ehe die Posten von da abgehen, ankömpt***). Die Adressaten werden dahero angewiesen, die ernstliche Verfügung zu thun, daß die Posten zu bestimbter Zeit richtig abgehen, und keine minute aufgehalten werden mögen: Wie wir denn auch der gleichen verordnunge nach Königsbergk haben ergehen laßen.«

Es werden somit die Provinzial-Regierungen beauftragt, auf den pünktlichen Abgang der Posten zu halten, während die vorher mitgetheilten Verordnungen eine Einmischung der Regierungen in dieser Beziehung ausdrücklich ausschließen. Damit scheint aber, wenigstens in Königsberg, der Bock wieder zum Gärtner gemacht worden zu sein, denn in einer Cabinetsordre aus Lehnin vom 28. April 1684 an den Postmeister Sturm wird diesem, nachdem der früheren Verordnungen wegen des rechtzeitigen Abgangs der Posten gedacht, »Sie« — nämlich Se. Churfürstliche Durchlauchtigkeit — »aber nun selbst mit misfallen wahrnehmen, daß darüber gar nicht gehalten würde, sondern wieder Neue Unordtnungen einschlichen«, befohlen, die Posten zu rechter Zeit abgehen zu lassen, und, nach Niemandts Briefen, Sie gehören zu Wehme Sie wollen, zu warten, noch wenn Sie nicht zu rechter Zeit ins Posthauß gebracht werden, anzunehmen, auch denen es zu wißen nöhtig, dieses anzuzeigen, damit Sie sich mit Verfertigung ihrer Relationen undt Briefen darnach richten können; Wornach sich ein Jeder zu achten.«

Daß aber unter denjenigen, denen es zu wissen nöthig, und die sich mit Ver-

*) Jagdschloß bei Heinrichswalde in der Tilsiter Niederung, wo der große Kurfürst sich öfter der Elensjagd wegen aufhielt.

**) Ohne Adreßort; wahrscheinlich an die Brandenbürgische Regierung gerichtet, denn die Adressaten sollen auf den pünktlichen Abgang der Posten von Berlin achten. Nach dem Schlußsatze ist ein ähnlicher Erlaß an die Regierung in Königsberg ergangen, der sich indessen in unserem alten Buche nicht findet.

***) Se. Kurfürstl. Durchl. haben dabei wohl nicht daran gedacht, daß Ende Januar und Anfang Februar die Wege bei Kukernese sehr gut, wenige Meilen davon und bis Berlin hin aber in Folge von Schneefall völlig unpassirbar sein können, ohne daß man das in Kukernese so rasch erfährt. Dergleichen kommt noch in unseren Tagen vor. Man denke nur an den Winter 1869/70, wo der Verkehr auf Eisenbahnen und Landstraßen wiederholt mehrere Tage hintereinander durch Schneemassen völlig gehemmt war und zwar nicht nur in Ostpreußen.

fertigung ihrer Relationen und Briefe darnach richten sollen, niemand anders zu verstehen ist, als die Königsberger Regierung, beweist ein Erlaß von demselben Datum, Lehnin den 28. April 1684, an »die Verordtneten Ober-Rähte des Herzogthumbs Preußen«, worin diesen aufgegeben wird, »Ewern Relationes an Unß und andere Briefe am Posttage in Zeiten verfertigen, und ins Posthauß daselbst schicken zu laßen, damit die Post iedesmahls in der verordneten stunde abgehen und länger nicht aufgehalten werden dürffe: Gestalt Wier dann desfals an Unsern Secretarium und Postmeister alda ꝛc. Sturmm auch aufs neue haben Verordnung ergehen laßen, daß Er die Posten nicht die geringste Zeit über die gesetzte stunden aufhalten solle, Worüber Ihr zu halten habt.«

Dabei kann allerdings nicht unberücksichtigt bleiben, daß damals in Ostpreußen nur die Post-Course von Danzig über die frische Nehrung und Pillau nach Königsberg und von da über die kurische Nehrung nach Memel e. v. v., welche Glieder des großen Postzuges von den Niederlanden durch Norddeutschland nach Kur- und Liefland*) bildeten, von »Hofe aus« dirigirt wurden, während der Correspondenz- ꝛc. Verkehr in den übrigen Theilen des durch das Polnische Gebiet (Westpreußen, Ermeland) von dem Haupttheile des Kurstaates getrennten Landes durch Privatanstalten oder durch die sogenannten Aemter-Posten**), d. h. durch Boten vermittelt wurde, welche neben den amtlichen Sendungen der verschiedenen Landesbehörden (Aemter) auch Privatsendungen gegen taxmäßige Vergütung beförderten. Es bestand also neben dem »von Hofe aus« dirigirten und dem Verkehr über die Provinz hinaus vermittelnden Danzig-Memeler Hauptcourse (dem Staatspostwesen) mit den drei Postämtern zu Pillau, Königsberg und Memel noch ein wesentlich dem innern Verkehr der Provinz dienendes, gewissermaßen ein Provinzial-Postwesen unter mehr oder weniger unmittelbarer Aufsicht und Leitung der Local-Verwaltungsbehörden (Aemter) und der Provinzial-Regierung. Daß beide Institute schon wegen gegenseitiger Ueberweisung von Correspondenz vielfach mit einander in Berührung gekommen sein werden, liegt in der Natur der Sache, wie denn auch die Regierung schon wegen der ihr und ihren Unterbehörden obliegenden Sorge für die allgemeine Sicherheit und den polizeimäßigen Zustand der Wege u. s. w. zur Förderung des Postbetriebes beizutragen hatte. Ob und inwiefern die Regierung diese Verhältnisse benutzt hat, um auf den Betrieb der Staatspost einen ihr nicht zustehenden und durch die erwähnten landesherrlichen Erlasse zurückgewiesenen Einfluß zu üben, mag dahingestellt bleiben.

Jedenfalls wurde durch das Bestehen der Aemterposten die Errichtung neuer Staatspostcourse wesentlich erleichtert, indem die Course selbst bereits vorhanden und der Hauptsache nach nur aus dem Provinzial- in den Staatsbetrieb überzuleiten waren, wobei die von der Regierung und ihren Organen bei der Verwaltung der Aemterposten gemachten Erfahrungen und getroffenen Einrichtungen mit Vortheil benutzt werden konnten. Es ist daher erklärlich, daß, als im Jahre 1699 das Staatspostwesen in der Provinz erweitert werden sollte***), damit außer dem Postmeister zu Königsberg zwei Beamte der Provinzialregierung beauftragt wurden. Der betreffende, an »denen Ehren-Vesten, Unsern Hoff-Raht Ober- und Lehns- auch

*) Stephan S. 16 ff.

**) Stephan S. 94, 142 ff.

***) Stephan, S. 94.

Geheimen und Preußischen Extraordinair Hoffgerichts-Secretarien und Postmeistern zu Königsberg, auch lieben und getreuen Gottfried Schmidt, Johann George Pelshöver und Johann Heußkuß« *) adressirte Erlaß vom 15. Juli 1699 giebt in seinem Eingange zunächst ein wenig erfreuliches Bild von dem damaligen Zustande des Briefbeförderungswesens in der Provinz außerhalb des Danzig-Königsberg-Memeler Hauptcourses. Er schildert die Uebelstände, welche das Verschicken der Correspondenz theils durch Gelegenheit, theils durch Expresse, theils durch gewerbsmäßig von Ort zu Ort gehende Privatboten oder die Amtsboten, theils durch »Posten, so einige Privati unbefugt halten«, mit sich bringt und klagt über kostspielige, langsame und unsichere Beförderung. Die Commissarien werden beauftragt, zu überlegen, wie die Absicht des Kurfürsten, »in solchem unserm Souverainen Hertzogthum Preussen, wie in andern unsern Landen wollbestellete Posten anzulegen, keineswegs aber ein solches unß zustehendes Regale von Privatis exerciren zu lassen..... am füglichsten könne zu werk gerichtet und dem Lande mit richtigen Posten könne an Handt gegangen werden. Und zwar halten Wir dafür, daß man mit anlegung einer reitenden Post so wol nach Littauen, alß nach Elbing und Preusch Holland, welche beyderseits wöchentlich zweymahl gehen kan, den anfang zu machen und Selbige bald zu Stande zu bringen, zu welchem Ende Ihr, der Postmeister, Euren Con-Commissariys pflichtmäßig anzuzeigen habet, auf welchem fuß Ihr so woll mit dem Postmeister zur Wilda**), alß mit dem zu Elbing der Posten wegen bißhero gestanden, weiter Wir Euch zwar den davon bisher genossenen Vortheil in gnaden lassen, hinführo aber zu Verhütung übler consequentien sothane Posten selbst wie obgedacht an Unß nehmen und Euch wie andern Postmeistern in Unsern Landen die Abfertigung derselben, auch einen proportionirten antheil vom porto gnädigst beylegen wollen; denen Postmeistern zur Wilda und Elbing aber wird sogleich anzuzeygen seyn, wie es die meinung gar nicht habe, daß Sie von denen emolumenten, so Sie bißhero von der Post gehabt, etwas verliehren, sondern vielmehr Ihnen dieselbe durch richtige, sicher und schleunig auff unsere spesen einrichtende correspondentz vermehret werden solten, zu mahlen die Posten wie gedacht hinführo wöchentlich zweymahl durch unsere vereydete Postilions richtig solten fortgebracht werden; dannenhero Wir nicht zweiffelten, Sie würden zu einer solchen zum Besten des Publici und Ihrer eigenen convenientz vorhabenden Veränderung Ihrerseits alle facilität beyzutragen und zu befördern sich angelegen seyn lassen; auff welche tage und stationes sothane Posten zu verlegen, habet Ihr theils unter Euch selbst, theils mit gedachten Postmeistern zur Wilda und Elbing zu conferiren; damit auch bei noch wehrender differentz mit der Crohn Pohlen wegen der Elbingischen Sache***) gegen diese Veränderung nicht etwa von einigen widerwärtigen strepitiret werde, so sollen zwar in Unserm Hertzogthum die Posten auf unsern nahmen gehalten werden, in dem Bischoffthum Ermland aber kan es annoch im vorigen stande bleiben, und die stationes darinnen auf des Elbingischen Postmeisters nahmen wie bißher gelassen werden. Wir erwarten so woll über obiges alles, alß ob die Post auf Wilda hinführo über Tilsit und Littausch Gürgenburg oder aber

---

*) Wilhelm Ernst Sturm's (S. 33) Nachfolger.

**) Wilna.

***) Stephan, S. 28 29.

ferner über Lencken*) gehen zu lassen, imgleichen wie die Posten im Oberlande und denen übrigen Städten des Landes anzulegen, mit nächstem Euren unterthänigsten Bericht und pflichtmäßiges Gutachten nebst einen Anschlag, wie Viel ungefehr sothane Posten insonderheit die nach Littauen und Elbing, alß welche Wir gegen künfftige Michaelis im stande zu haben verlangen, an unkosten erfordern werden, damit Wir Euch deshalb ferner gnädigsten Befehl ertheilen können; daran geschiehet Unser gnädigster Wille.«

Aus dem Zusammenhange geht hervor, daß bis dahin schon Postverbindungen zwischen Königsberg und Wilna (über Lencken) und zwischen Königsberg und Elbing durch das Bisthum Ermland als gewinnbringende Privatunternehmungen der betheiligten Postmeister, vielleicht mit Benutzung der Aemterposten, bestanden hatten, und möglicherweise hatte die Zuziehung der beiden Commissarien Schmidt und Pelshöver nebenher den Zweck, einer eigennützigen oder sonst den Absichten des Kurfürsten nicht entsprechenden Behandlung der Angelegenheit durch Heußkuß, der den beiden anderen Commissarien die bisherigen Verhältnisse pflichtmäßig auseinandersetzen sollte, und durch die (Polnischen) Postmeister in Wilna und Elbing vorzubeugen.

Dem am Schlusse ausgesprochenen Verlangen des Kurfürsten, die neuen Posten nach Littauen und Elbing bis Michaelis eingerichtet zu sehen**), ist von den Commissarien genügt worden, denn nach einer im Namen des Kurfürsten erlassenen Bekanntmachung der Königsberger Regierung vom 26. September 1699 fangen die Posten, und zwar reitende, vom 1. October deff. J. an zu coursiren. Von dem in dem Erlasse angedeuteten Projecte ist jedoch insofern abgewichen, als die Post von Königsberg über Tapiau, Wehlau, Insterburg, Tilsit, wo ein Postmeister angestellt, also ein Postamt eingerichtet wird, nach Ragnit und zurück zwar wöchentlich zweimal, von da nach Wilna und zurück aber wöchentlich nur einmal coursirt, während nach der anderen Seite eine wöchentlich zweimalige Post von Königsberg über Heiligenbeil, Preuß. Holland, Preuß. Mark nach Marienwerder und zurück eingerichtet wird***).

Gleichzeitig werden die Aemterposten auf den betreffenden Routen aufgehoben und allen Privatpersonen, welche bisher eigene Boten gehalten, dies untersagt unter Androhung »Exemplarischer Fiscälischer Geld- oder nach Gestalt der Person Leibesstraffe« sowohl für die Privatpersonen, welche die Boten halten, als für diese selbst.

Es folgen Verfügungen der Regierung vom 1. und 3. October 1699 an sämmtliche Aemter und einzelne Personen, in denen unter Bezugnahme auf frühere, anscheinend vielfach unbeachtet gebliebene Verordnungen die sofortige Instandsetzung der schlechten Landstraßen und schadhaften Brücken angeordnet wird†); die Säumigen sollen mit der in jener Verordnung »wegen des vilipendii unserer gnädigsten Befehle« angedrohten Strafe belegt werden unter Ankündigung militairischer Execution, »so mit dem Anfange des bevorstehenden Monats Novembris durchs gantze

*) Littausch Gürgenburg (jetzt Russisch Georgenburg) auf dem rechten, Lencken im Kreise Ragnit auf dem linken Memelufer.

**) Mit der Anlegung weiterer Posten in der Provinz, »in den übrigen Städten des Landes«, wie es in dem Rescripte heißt, wurde erst später, 1714 und 1723, vorgegangen. — Stephan, S. 143, 144.

***) Die bei Stephan S. 94, wo der Post von Ragnit nach Wilna e. v. v. nicht gedacht wird, erwähnte Verbindung nach Elbing erscheint in der Bekanntmachung nicht, vielleicht um keinen Anlaß zum »strepitiren« zu geben.

†) Stephan, S. 94.

Land vorgenommen werden soll.« Die Schoßeinnehmer, welche während des ganzen Jahres keine Strafgelder für unterlassene Reparaturen an Wegen und Brücken der gedachten Verordnung gemäß eingesandt haben, »welches gleichfalls strafbahr«, sollen deswegen durch die Aemter zur Rede gestellt, und es soll ihnen die Einsendung der Strafgelder bis zum 16. des laufenden Monats (October) bei Vermeidung von 5 Ducaten Ordnungsstrafe zur Pflicht gemacht werden. Bis zu demselben Termine sollen die Schoßeinnehmer den Aemtern anzeigen, wie die Wege und Brücken überall beschaffen und wie die Mängel zu beseitigen seien, bei Nichteinhaltung dieses Termins aber nicht allein ihres Antheils verlustig gehen, sondern ihnen noch »von hier auß eine schwere Fiscälische Straffe dictiret, und dieselbe mit dem Anfange des Monaths November, wenn die officiales Fisci mit der Militärischen Execution, welche ihnen mitgegeben werden soll, in die Aembter herumbreisen und alles genau untersuchen, von ihnen exiquiret werden«.

Wirkte sonach die Provinzialregierung bei Einrichtung der an die Stelle der bisherigen Aemterposten tretenden größeren Postcourse mit, so wird andererseits durch eine W. v. Schmettau*) unterzeichnete »Interims-Verordnung« ohne Ort und Datum das Porto für Briefe und Packete bei der Beförderung mit den Aemterposten festgesetzt; ferner wird durch eine Verordnung des General-Erb-Postmeisters Grafen von Wartenberg vom 6. Februar 1702 die unentgeltliche Benutzung der Aemterposten zur Beförderung der Privatcorrespondenz der Beamten untersagt. Dagegen wird in einer Verfügung der Regierung zu Königsberg vom 2. September 1706 an den Verweser der Aemter Mohrungen und Liebstadt, Fabian von Kuhnheim getadelt, daß »es mit Bestellung der Posten in unserem Ambte Liebstadt bisher nicht allerdings richtig zugegangen.« Die Regierung findet den Grund darin, daß »des verstorbenen Cammerverwandten und dortigen Amts-Arendatoris Lilienthals nachgelaßene Witbe solch importantes Werck unmöglich der Gebühr nach beobachten« könne, daß dazu vielmehr »ein gewißer tüchtiger Mann« erfordert werde. Das Postwesen im Amte Liebstadt soll daher dem Stadtrichter und Notar Rudolph Major übertragen, der Wittwe Lilienthal die weitere Befassung damit untersagt und dem Arendator des Amts Mohrungen aufgegeben werden, die Briefe und Sachen künftig an den Rudolph Major zu adressiren. Die Regierung scheint hiernach von weiblichen Postbeamten nicht viel gehalten zu haben.

Es folgt aus diesen Verordnungen, daß auch nach der Errichtung des General-Erb-Postamts und der Ernennung des Grafen v. Wartenberg zum General-Erb-Postmeister**) das Ressortverhältniß der Aemterposten ein gemischtes war, insofern die Einrichtung und Verwaltung derselben durch die Provinzialregierung und deren Unterbehörden erfolgte, während die Bestimmungen über Portoerhebung, Portofreiheit rc. von der Central-Postbehörde ausgingen.

Die am 11. Mai 1700 erfolgte Ernennung des Grafen v. Wartenberg zum General-Erb-Postmeister wird dem Postmeister Heußkuß zu Königsberg durch einen Erlaß von demselben Tage (gedruckter Text mit eigenhändiger Unterschrift des Kurfürsten) mit der Weisung bekannt gemacht, sich fortan in allen, das Postwesen betreffenden Angelegenheiten an denselben zu wenden und dem, »was dir darauf von Uns befohlen werden wird«, nachzukommen.

---

*) Wolfgang v. Schmettau, Chef des Postwesens von 1689 bis 1700 (Stephan, S. 124).

**) Stephan, S. 122 ff.

Bei der Belehnung am 21. Juni 1700 schwört Graf v. Wartenberg u. A., darauf sehen zu wollen, »daß der Ertrag und Ueberschuß bey dem Postwesen so hoch als es das Publicum nur einiger Gestalt erleiden wil, gebracht werde«; und daran hatte er allerdings ein lebhaftes Interesse, denn in seinem Patente als General-Erb-Postmeister war ihm außer dem Genusse der Amtswohnung im Posthause zu Berlin und einem Gehalte von 1000 Thlrn. jährlich der dreißigste Theil der Postüberschüsse zugewiesen.

Unterm 19. März 1703 endlich ergeht auch eine Verordnung an sämmtliche Provinzialregierungen, wonach diese sich mit den das Postwesen betreffenden Angelegenheiten, wohin es auch gehört, wenn Postbeamte wegen der ihnen zustehenden »immunitäten und Freyheiten besprochen« werden, nicht zu befassen, dieselben vielmehr an den Grafen v. Wartenberg zu verweisen haben, es wäre denn, daß »ein casus plane extraordinarius« vorfiele, der die Verhaftung eines Postbeamten bedingt, »welchenfalls Euch die apprehensio verbleibet, ihr aber Uns davon sofort allerunterthänigst zu referiren habt, wie denn auch außerdem, wenn ein Post-Bediente ex alio delicto vel contractu, so das Postwesen gar nicht angehet, und damit keine Gemeinschaft hat, belanget wird, Euch die »cognitio und rechtliche Erkenntniß der Sache gelassen werden soll, wenn ihr zuvorderst dem General-Erb-Postamt davon notification gethan«, womit dem letztern die Gelegenheit zur etwaigen Erhebung des Competenz-Conflicts gegeben wird. (Postordnung von 1712 Cap. III. §. 4.)

Der hier ausgesprochene Grundsatz, daß den Provinzialregierungen und ihren Unterbehörden eine Jurisdiction und Aufsichtsbefugniß über das Postwesen und den Postbetrieb nicht zustehe, daß dagegen die Postbeamten hinsichtlich ihrer Privatangelegenheiten der Jurisdiction der gedachten Behörden ebenso wie Andere unterworfen seien, ist übrigens schon früher zur Geltung gekommen. So wird in einem Kurfürstlichen Erlasse an die Königsberger Regierung vom 8./18. Juni 1697 in Beziehung auf eine Anfrage von Bürgermeister und Rath der Stadt Kneiphof*) entschieden, daß die unter dem Gerichtszwange des Magistrats wohnenden Postillone, »was Ihr Ambt und Verrichtung bei dem Postwesen, wie auch Ihre Pferde, Wagen und dergleichen zu Bestellung der Posten nöthige Dinge betrifft«, von der Jurisdiction des Magistrats eximirt seien; sofern sie aber »sonsten unter der Supplicanten Weichbilde ferner und forth halten, und würcklich Ihre Bürger seindt Wir zufrieden, daß sie nicht allein in realibus, sondern auch ex contractibus et delictis vor den Raht, als Magistratum ordinarium gezogen und denselben in so weit zu agnosciren gehalten werden mögen«.

*) Das heutige Königsberg besteht aus drei, früher getrennt gewesenen und erst im Jahre 1724 vereinigten städtischen Gemeinwesen, Altstadt, Kneiphof und Löbenicht, die den Gesammtnamen Königsberg führten, und aus mehreren im Laufe der Zeit zur Stadt geschlagenen Vorstädten und ländlichen Communen, sogenannten Freiheiten. Die drei Städte waren jede für sich befestigt und führten sogar Fehden unter einander. Reste der alten Mauern und Thürme sind noch jetzt mitten in der Stadt vorhanden.

6. Das neue General-Postamtsgebäude in London.*)

Am 1. Januar Abends ist in London das neue General-Postamtsgebäude eröffnet worden, welches dem alten Gebäude gegenüber in der Straße St. Martins-le-Grand gelegen ist, und bei welchem man auf die großen und noch immer wachsenden Verkehrsbedürfnisse und vor allen Dingen auf die telegraphischen Verbindungen besondere Rücksicht genommen hat.

Vor drei oder vier Jahren wurde mit wenig Ceremonie und fast in privater Weise durch Mr. Ayrton, den damaligen Ober-Commissair für Bauten, der Grundstein zu diesem Gebäude gelegt, welches nunmehr, abgesehen von seinem öffentlichen Nutzen, der City von London zur Zierde gereicht. Mr. Ayrton sprach sich bei dieser Gelegenheit dahin aus, daß sein Departement beabsichtigt habe, ein Gebäude aufzuführen, welches in jeder Beziehung den gegenwärtigen und zukünftigen Bedürfnissen der Behörde, für welche es bestimmt sei, entsprechen würde, bei welchem nichtsdestoweniger aber auch dem architectonischen Schmucke Rechnung getragen werden sollte. Jeder, welcher das neue General-Postamt in seiner gegenwärtigen imposanten Erscheinung gesehen hat, wird sicherlich zugeben, daß Mr. Ayrton, welcher sonst ein Anhänger des Nützlichkeitsprincips ist, bei dieser Gelegenheit mehr als sein Wort eingelöst hat. Die Ceremonie des Eröffnungs-Abends trug mehr einen gesellschaftlichen Charakter; zugleich fand eine Gedächtnißfeier für die Eröffnung der postamtlichen Bibliothek statt. Eine große und ausgewählte Gesellschaft von einigen Hundert Personen, darunter auch viele Damen, war eingeladen worden, um dieser Feierlichkeit beizuwohnen, bei welcher der neue General-Postmeister Mr. Lyon Playfair, wie es seiner Stellung zukam, den Vorsitz übernahm, und bei welcher auch zur Bequemlichkeit der Anwesenden die Central-, Nord- und Südostgallerien des Gebäudes geöffnet wurden. Alle höheren Beamten der verschiedenen Abtheilungen der Postverwaltung waren ebenfalls anwesend und wetteiferten mit einander, der Gesellschaft den Aufenthalt so angenehm als möglich zu machen.

In der südöstlichen Gallerie, welche brillant erleuchtet und sehr geschmackvoll mit Fahnen ausgeschmückt war, befand sich eine Ausstellung der in früherer Zeit gebrauchten telegraphischen Apparate. Die Methode, zu gleicher Zeit Nachrichten nach 19 großen Städten zu senden und von daher in Empfang zu nehmen, wurde hier ebenfalls erklärt. Ferner war hier das System der Exchange Telegraph Company, durch welches gleichlautende Notizen über den Cours von Actien rc. in die Comtoirs der Banquiers gesendet werden, ausgestellt. Man stand an diesem Abend in directer Verbindung zwischen dieser Gallerie und den Telegraphenstationen in Dublin, Edinburgh, Glasgow, Jersey, Penzance, Manchester, Southampton und mehreren Londoner Stationen. In derselben Gallerie war auch eine Verbindung zwischen London und Southampton vermittelst des Hughes'schen Typendruck-Apparats hergestellt. Die mit lateinischen Lettern gedruckten Telegramme wurden auf einem Drahte nach den verschiedensten Richtungen vermöge des von Mr. Stearn erfundenen Mechanismus gleichzeitig abgesendet. Der Chronofer, durch welchen die Greenwicher Zeit in demselben Augenblick den wichtigsten Städten des Königreichs mitgetheilt werden kann, wurde ebenfalls erklärt.

*) Nach den »Times«.

Weiter nach der nordwestlichen Gallerie hin zeigte Mr. Henry James während des Abends in verschiedenen Zwischenräumen illustrirte Nebelbilder, den Zug der Kinder Israels von Egypten nach Canaan darstellend, sowie Abbildungen von Jerusalem und dem gelobten Lande. Hier befand sich auch eine werthvolle Sammlung von alten Büchern und Handschriften. In einer Nebenabtheilung unterhielt man während des ganzen Abends eine Verbindung zwischen dieser Gallerie und Australien, Indien, Teheran, Amerika, St. Petersburg, Paris und Berlin. Auf den Tischen waren Microscope, Stereoscope und electrische Apparate der verschiedensten Art ausgestellt; hier sah man auch ein Modell der pneumatischen Röhren, welche die Central-Telegraphenstation mit den Hauptstationen der Stadt, denen die Annahme und Vertheilung der Depeschen obliegt, verbinden. Ebenso wurde dort eine Sammlung von Zeichnungen und Silbersachen gezeigt, welche von verschiedenen Privatgesellschaften und von Mr. Lambert gütigst geliehen waren. Ferner befand sich hier eine Sammlung von Antiquitäten, die man bei dem Graben des Fundamentes für das neue Gebäude gefunden hatte; daneben eine Zusammenstellung von alten Postarchiven, das Modell eines Eisenbahn-Postwagens mit dem ganzen Apparat, durch welchen die Kartenschlüsse während der Fahrt abgeliefert und aufgenommen werden, und viele andere Gegenstände, welche den Postverkehr der Vergangenheit und Gegenwart veranschaulichten. In den nordöstlichen und südöstlichen Gallerien war die »Gardner Collection« von alten illustrirten Zeichnungen von Alt-London, und besonders von demjenigen Theile Londons, in welchem das Postamt liegt, ausgestellt, während in der nordöstlichen Gallerie das System der sympathischen Uhren des Herrn Charles Wheatstone deutlich veranschaulicht war.

In der Centralgallerie war eine Tribüne errichtet worden, von welcher Mr. Lyon Playfair die Feierlichkeit mit folgender Rede eröffnete: »Als mich der Vorsteher der Bibliothek, Mr. Lewin Hill, bat, an diesem Abende den Vorsitz zu übernehmen, konnte ich keine ablehnende Antwort geben, da diese Angelegenheit für mich ein sehr hohes Interesse hat, meine ungemein in Anspruch genommene Zeit ließ mich aber die Bedingung stellen, daß man von mir keine wohlgesetzte und durch Studium vorbereitete Rede erwarten sollte. Die vorliegenden Verhältnisse sind indessen so anregender Natur, daß sie Jeden von uns zum Nachdenken veranlassen. Wir sind heute Abend in dem großen Telegraphensaale zusammengekommen, welcher in wenigen Tagen den wirklichen Mittelpunkt des Königreichs bilden wird, um die Gedanken des Volkes, welche eine unmittelbare Mittheilung erfordern, mit Blitzesschnelle in die Weite zu senden. Alle unsere Verbesserungen im Verkehre erscheinen als Zwerge gegen diese mächtige Erfindung. Viele von Ihnen sind mehr als ich mit der Geschichte der Post vertraut, dennoch wollen wir uns einige Thatsachen, die dazu dienen mögen, uns einen richtigen Einblick in unsere gegenwärtige Lage zu geben, ins Gedächtniß zurückrufen. Sie werden sich erinnern, daß die Postboten in Folge eines Staatsbedürfnisses entstanden, und daß wir ihre Nachkommen noch heute in den »Boten der Königin« sehen können. Sie waren ursprünglich Leute, welche zu Fuß oder zu Pferde Staatsdepeschen beförderten, für das allgemeine Publicum aber Nichts thaten. Als sie zahlreicher wurden, erforderten sie einen Oberaufseher, welcher der Stammvater der General-Postmeister wurde. Die Universitäten waren die ersten, welche eigene Postcouriere unterhielten, um die Verbindungen zwischen Professoren und Studenten der verschiedenen Hochschulen herzustellen. Auch einige Städte hatten ihre eigenen Postboten. Die weit im Norden gelegene Stadt Aberdeen hatte während

Elisabeths Regierung den Muth, einen Postboten, der mit einem blauen Rocke bekleidet und mit dem Stadtwappen geschmückt war, zu bestimmen, welcher ganz gemächlich mit den Briefen der unternehmungslustigen Aberdeenier nach London gehen und von dort die für sie bestimmten Nachrichten zurückbringen sollte.

Die Verbindung mit Schottland war bis zu dem Zeitpunkte, wo der Schottische König Jakob VI. den Englischen Thron als Jakob I. bestieg, noch sehr unvollkommen. Erinnern Sie sich nur, in welcher Weise er den Tod der Elisabeth erfuhr, und der Unterschied zwischen jener Zeit und heute wird klar zu Tage treten. Es wird erzählt, daß Robert Carey, nachdem er einen Ring empfangen hatte, den man von dem Finger der Königin genommen, als sie am Donnerstag Morgen um 3 Uhr starb, nach Edinburg fortgallopirt sei, und diesen Ort am Sonnabend um Mitternacht erreicht habe. Das war in jenen Tagen eine erstaunliche That, heute jedoch würde eine den Händen des Mr. Scudamore übergebene Botschaft in kürzerer Zeit nach Edinburg gelangen, als Carey gebrauchte, um sein erstes Pferd zu satteln. Die Electricität, welche in diesem Zimmer benutzt wird, um Nachrichten fortzusenden, hat man seit Anfang der Welt gekannt. Jeder Blitz am Himmel enthüllte ihr Dasein. Wenn der wilde Indianer seinen Fellüberwurf (Furkaron) reibt, so erscheinen electrische Funken, aber sie leuchten in ein Auge, das geistig ebenso stumpf ist, wie das eines Thieres, und die Wissenschaft kann aus solcher Beobachtung keinen Nutzen ziehen. Die scharfsichtige Frau eines Italienischen Arztes war die erste, welche eine Entdeckung machte, die in der Folge dazu führte, uns eine für unsere gegenwärtigen Zwecke hinreichende Menge von Electricität zu verschaffen. Madame Galvani, die Tochter des berühmten Arztes Galeazzi, bemerkte, daß Froschschenkel unter electrischer Erscheinung in Bewegung geriethen, wie die Volkssage erzählt, während Frau Galvani ihrem Manne eine Suppe kochte, wie es der Wahrheit aber wohl näher kommt, während sie sich in der Nähe einer Electrisirmaschine befand.

Von dieser scharfsinnigen Beobachtung ausgehend, entdeckte ihr Gatte zuletzt die electrische Batterie und legte hierdurch den Grund zu der Telegraphie. Aber große Entdeckungen erschrecken die erstaunte Welt nicht durch plötzliches Erscheinen. Nur in der Sage entspringt Minerva vollständig erwachsen und mit allen Waffen geschmückt aus Jupiters Haupte. Die Wissenschaft und ihre practischen Anwendungen wachsen nur langsam; das Samenkorn, welches in einen fruchtbaren Acker gelegt wird, geht bald als junge Pflanze auf, aber diese erfordert noch viele Sorgfalt, ehe sie zur Reife gelangt. So erforderte auch Galvanis Entdeckung, ergänzt durch viele hinzutretende Erfindungen, fast noch ein Jahrhundert, ehe sie zur Reife gelangte, und ehe mein Freund Mr. Charles Wheatstone, dessen Ankunft wir heute Abend noch erwarten, uns diejenige Form des Telegraphen gab, welche nun eine Brücke über Zeit und Raum zwischen diesem Büreau und dem ganzen Königreiche bildet.

Es ist hier nicht der Ort, um Ihnen eine wissenschaftliche Vorlesung zu halten, aber ich möchte Sie doch ersuchen, sich daran zu erinnern, wie langsam dieses Postamt seine wunderbare Organisation erhalten hat. Der erfindende Geist eines Wheatstone und die kühnen Ideen eines Rowland Hill haben gewaltig dazu beigetragen, uns auf unseren gegenwärtigen Standpunkt zu bringen, aber beide Männer, deren Freundschaft ich mich mit Stolz rühme, werden Ihnen bezeugen, daß sie doch nur die Kenntnisse zum Ausdruck brachten, welche sie von ihren Vorfahren durch

Erbschaft überkommen hatten. Wheatstone könnte seinen Triumph nicht gefeiert haben, wenn nicht Oerstedt, Faraday und viele andere Philosophen die Originalentdeckung Galvani's in so hohem Maße vervollkommnet hätten. Rowland Hill könnte das Pennyportosystem nicht eingeführt haben, wenn sich nicht die Verkehrsmittel: die Wagen, Straßen und Eisenbahnen, in einem so hoch entwickelten Zustande befunden hätten. Withering, durch seine Postorganisation vom Jahre 1635, Palmer, durch das Postkutschensystem von 1784, Dockwra, durch sein Londoner Pennyportosystem und Stephenson, durch seine Eisenbahnen, waren ebenso die postalischen Vorfahren von Rowland Hill, wie Galvani, Oersted und Faraday die wissenschaftlichen Vorgänger Wheatstone's gewesen sind. Zuweilen sind wir überrascht, daß der Fortschritt beim Postwesen in England so langsam vor sich ging; wenn wir aber über die Sache näher nachdenken, so schwindet unser Erstaunen. Bevor die Bildung bei den Volksmassen allgemeine Verbreitung gefunden hatte, waren die Ansprüche an die Postverwaltung nur sehr gering: Staatsmänner und Gelehrte waren die hauptsächlichsten Correspondenten. Aber die Gelehrten dieses und der anderen Länder bildeten eine, wie durch einen eisernen Wall von dem gewöhnlichen Volke abgeschlossene Klasse, denn sie gebrauchten die Lateinische Sprache, um sich gegenseitig ihre Kenntnisse und Gedanken mitzutheilen.

In dieser ganzen Zeit gelangten die industriellen Klassen nur durch ihre eigenen Beobachtungen und Erfahrungen zu neuen Ideen, und erst, nachdem viele Jahre dahingeschwunden waren, kamen die Gelehrten zu der Einsicht, daß es auch noch viele Kenntnisse neben den Lehren des Alterthums gäbe. Nunmehr willigten sie ein, bei ihren Vorträgen und Schriften die Landessprache zu gebrauchen. Dies fand aber erst am Ende des vorigen Jahrhunderts statt. Seitdem die Landessprache auch die Sprache der Gelehrten geworden ist, hat der Verkehr zwischen den Lehrern und Schülern viel dazu beigetragen, die Ideen auszubreiten. Zeitungen traten allmälig an die Stelle der »Neuigkeitsbriefe«, durch welche sich die Provinzen gegenseitig Mittheilungen zugehen ließen, und der Wunsch nach einer ungehinderten Verbindung führte zur Verbesserung der Wege und zu Palmer's Postkutschensystem — eine lange Zeit hindurch gebräuchliche Form der Postwagen —, bis Stephenson's eisernes Pferd, welches mit Kohlen gefüttert und durch Wasser angespornt wird, die Eisenbahnen entlang schnaubte und die Kutschen weit hinter sich zurückließ.

Lassen Sie uns diese Thatsachen mit dem Zwecke unserer heutigen Versammlung in Verbindung bringen. Sie lehren uns, daß wir nicht in unserem eigenen Lichte wandeln, sondern in dem angesammelten Lichte, dessen Strahlen von den vorangegangenen Geschlechtern auf uns fallen. Die Testamente, durch welche uns unsere Vorfahren ihr Wissen überlieferten, sind in den Büchern zu finden, die sie geschrieben haben. Pascal, der so viel und so wahr geschrieben hat, sagt einmal sehr richtig: »Die ganze Reihenfolge von Menschen durch alle Jahrhunderte hindurch muß als ein Mensch, welcher fortwährend lebt und ununterbrochen lernt, angesehen werden.« Dies ist sehr richtig; Niemand strahlt aus sich selbst Licht aus, welches der Aufnahme werth ist, ohne daß es das Licht vieler vorangegangener Generationen darstellt.

Das Aneignen neuer Ideen geht nur langsam vor sich, und nur durch Erbschaft können wir so viel erlangen, um auch Anderen abzugeben. In der großen menschlichen Gesellschaft giebt es nun Viele, die in ihrer Lernbegierde von dem angesammelten Wissen ihrer Vorfahren Nutzen ziehen wollen. Dies können sie nur durch

Bücher erreichen. Es giebt wenige Leute, die mehr arbeiten müssen, als unsere Beamten, aber die Art des Dienstes verlangt Ruhepausen, ohne welche die Arbeit nicht gethan werden könnte. In diesen Zwischenzeiten ist der Zutritt zu einer Bibliothek und zu einem Lesezimmer für sie von großer Wichtigkeit, und eine Leihbibliothek bietet daher den zahlreichen männlichen und weiblichen Beamten dieser Verwaltung Hülfsmittel, welche sowohl in wissenschaftlicher, als auch moralischer Beziehung nicht hoch genug angeschlagen werden können. Ich will Sie hier nicht mit allgemeinen Redensarten über den Vortheil, den eine wissenschaftliche Bildung gewährt, belästigen. Die Arbeit, welche hier verrichtet wird, ist von der verschiedensten Art. Unser Postsystem, unsere Packetbeförderung, unsere Telegraphen, unser Postanweisungsverfahren und unsere Sparkassen — sie alle erfordern technische Kenntnisse der Geographie, Naturwissenschaft und Nationalöconomie, welche ein weites Feld für diejenigen bieten, die ihre Pflicht nicht mechanisch, sondern mit jenem geistigen Verständniß thun wollen, welches den Menschen von einer bloßen Maschine unterscheidet. Wir beabsichtigen indessen nicht, unsere Leser nur auf technische Bücher, die sich auf ihre amtliche Thätigkeit beziehen, zu beschränken. Sie finden hier die herrlichen Werke des Alterthums, die Literatur der neuen Zeit und jene leichtere Lectüre, welche zugleich unterhält und belehrt. Die Bibliothek ist durch Sie geschaffen und steht unter Ihrer Leitung, daher wird sie auch Ihren Bedürfnissen und Wünschen angepaßt werden. Auf Ihre Einladung bin ich heute hier erschienen, und ich wünsche Ihnen fortdauerndes Glück bei einem Unternehmen, welches durch die in diesem neuen Gebäude gebotenen Bequemlichkeiten frisches Leben erhält. Ich halte mich nicht für würdig, als Beschützer dieses Unternehmens aufzutreten, aber ich bitte Sie, meine wärmsten Wünsche für das Gedeihen des neuen Lesezimmers und der Bibliothek anzunehmen, und sich versichert zu halten, daß, so lange ich im Amte bleibe, der Vorstand derselben jederzeit in mir einen warmen Freund finden wird.

Die Rede des General-Postmeisters wurde mit sichtbarer Aufmerksamkeit angehört, und am Schlusse derselben bezeugte die Versammlung ihr Interesse und ihre Zustimmung durch lebhaften Beifall.

Hierauf unternahm die Gesellschaft, auf Einladung des General-Postmeisters und begleitet von Mr. Scudamore und den übrigen höheren Beamten der Verwaltung, einen Rundgang durch die verschiedenen Gallerien, um die einzelnen interessanten Gegenstände zu besichtigen, wobei man auch Gelegenheit hatte, die telegraphischen Apparate in voller Thätigkeit in Augenschein zu nehmen.

Das Fest wurde noch erhöht durch den Vortrag geschmackvoll ausgewählter Vocal- und Instrumentalmusik. Sir Rowland Hill, obwohl verhindert, persönlich anwesend zu sein, lieferte für die Sammlung einige Gegenstände von besonderem Interesse. Sein Sohn, Mr. Pearson Hill, sandte unter Anderem auch ein werthvolles Freimarken-Album. Einige andere hochgestellte Beamte waren ebenfalls bemüht gewesen, zur Vervollständigung der Sammlungen beizutragen. Die Festlichkeit gewährte in jeder Hinsicht ein bedeutendes Interesse, und die Gesellschaft blieb bis fast gegen Mitternacht zusammen.

---

7. Die Oesterreichische Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft.

Vom Herrn Postdirektor Beck in Weißenburg.

Von den Transportanstalten der Oesterreich-Ungarischen Monarchie, auf welche unsere Aufmerksamkeit durch die Wiener Weltausstellung in erhöhtem Maße hingelenkt worden ist, verdient die Erste privilegirte K. K. Oesterreichische Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft besondere Beachtung. Sie ist nicht allein die größte Flußschifffahrts-Gesellschaft in Europa, sondern auch neben dem Oesterreichisch-Ungarischen Lloyd die vornehmste Vermittlerin des Völkerverkehrs zwischen dem Kaiserstaate und den Ländern des Orients. Einige Mittheilungen über die Entstehung und Entwickelung dieses Unternehmens werden für die Leser des Postarchivs zweifelsohne von Interesse sein.

Wir entlehnen diese Mittheilungen einer von dem vormaligen Secretair der Gesellschaft, jetzt Professor der Staatswissenschaften an der Universität in Prag, Dr. Carl Theodor Richter, verfaßten Schrift, welche unter dem Titel »Oesterreichische Pioniere« zuerst in der Vierteljahrsschrift für Volkswirthschaft und Culturgeschichte, Berlin 1872 Band I., und demnächst, aus Anlaß der Weltausstellung neu bearbeiet, in besonderer Ausgabe bei F. A. Herbig in Berlin (1873) erschienen ist.

Die Gründung der Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft als Actienunternehmen fällt in das Jahr 1829. Die Anregung dazu ging von einem Englischen Rheder, Namens Andrews, aus. Obschon an der Actienzeichnung sowohl Mitglieder des Oesterreichischen Kaiserhauses, als auch sehr angesehene Personen der Aristokratie, u. A. der damalige Staatskanzler Fürst Metternich, sich betheiligten, so ließen doch die ersten Anfänge einen hohen Grad von Zaghaftigkeit durchblicken, der auch nachher noch in den Fragen der Verpachtung, in der Ausführung der Verträge sowie in der Anschaffung und Completirung des Betriebsmaterials sich geltend machte. Zwei Engländer, der bereits genannte Andrews und Capitain Pitchard, übernahmen die Pachtung der ersten beiden Dampfschiffe und befuhren damit im Jahre 1831 die obere Donau. Auf der unteren Donau, d. h. auf der Wasserstrecke unterhalb des eisernen Thores, wurde die Schifffahrt erst im Jahre 1834 eröffnet.

Die Nothwendigkeit einer Betriebserweiterung nach dieser Richtung hatte schon der erste Präsident der Gesellschaft, Baron Puthon, erkannt. Er bezeichnete im Jahre 1832 in einer General-Versammlung der Actionaire die freie Schifffahrt von Wien bis in das Schwarze Meer als das wichtigste Ziel für die Bestrebungen der Gesellschaft und schrieb dem Unternehmen damit die Bahn vor zu seiner ferneren fruchtbringenden Entwickelung. Die schließliche Durchführung der von Puthon angeregten Idee wurde aber das Verdienst eines der größten Patrioten Ungarns, des Grafen Stephan Szecheny*), welcher damals als Mitglied des

*) Dem Grafen Stephan Szecheny verdankt Ungarn auch die Theiß-Regulirung, durch welche nach 20jähriger Arbeit, von 1845—1865, 1,400,000 Joch Sumpfland trocken gelegt und für die Kultur gewonnen worden sind. Zu Ehren des Grafen Szecheny wurde am 27. September 1865 an der Stelle, wo die Regulirungsarbeiten begonnen worden waren, am Theißufer zwischen Tisja-Dab und Polgar ein Obelisk errichtet.

Verwaltungsraths der Gesellschaft in beredter Sprache die Bedeutung des Unternehmens für den Aufschwung seines Vaterlandes in volkswirthschaftlicher Hinsicht nachwies und gleichzeitig durchsetzte, daß eine Regulirung der für die Donau-Schifffahrt so unheilvollen Katarakte von Orsova vorgenommen wurde.

Da die Betriebserweiterung gleich anfangs recht günstige Resultate lieferte — schon im ersten Jahre beförderte ein Schiff in 18 Fahrten 332 Reisende und 7850 Centner Waaren — so steigerte man im Jahre 1836 zur besseren Ausnutzung des Verkehrs das Actien-Capital von 100,000 Fl. auf 1,000,000 Fl. Die Geldverhältnisse der Gesellschaft gestalteten sich hiernach aber so mißlich, daß in der Folge nicht über 2 pCt. Superdividende, im Jahre 1842 sogar nur 1 pCt. gezahlt werden konnten. Zwar wurde, wiederum auf Antrieb des Grafen Szecheny, das Capital zum Behufe erneuter Kraftanstrengungen nochmals vermehrt, auch zur Verwerthung für die Zwecke der Donau-Dampfschifffahrt eine Prüfung der Seelinie Smyrna-Constantinopel-Trapezunt vorgenommen.

Trotzdem blieb der Gesellschaft nach vielfachen inneren Kämpfen nur übrig, zur Hebung der eingetretenen Verlegenheiten eine Staatssubvention nachzusuchen und anzunehmen. Sie gerieth dadurch unter die Vormundschaft der Oesterreichischen Staatsregierung, die später, im Jahre 1845, die Verwaltung an sich zog und einem General, dem jetzigen Feldmarschall-Lieutenant Freiherrn von Kudriaffsky, unter Beigabe des Holländischen Rheders Erichson, als Directions-Adjuncten, die obere Leitung übertrug. Unter dieser Leitung wurde zwar manches Gute und Nützliche geschaffen: sie brachte Thätigkeit, Ordnung und Disciplin in das Triebwerk des Unternehmens; die unfahrbaren Stromstrecken der Donau zwischen Drenkova und Orsova wurden für die Schifffahrt regulirt; man durchforschte die Gebirgskette des eisernen Thores genauer, verstärkte alljährlich das Anlage- und Betriebs-Capital und sorgte gleichzeitig auch für das Wohl der Beamten durch Gründung einer Pensionskasse, welche nach und nach eine solche Ausdehnung gewann, daß beispielsweise im Jahre 1871 bei einem Vermögen von 2,249,849 Fl. an Jahrespensionen 129,577 Fl. gezahlt werden konnten.

Jedoch genügten diese Errungenschaften nicht gegenüber den erhöhten Anforderungen des wachsenden Verkehrs. Unter dem militairisch straffen Regime fehlte dem mächtigen Geschäftskörper als belebendes Princip die kaufmännische Beweglichkeit, weshalb auch sehr bald die Erkenntniß sich Bahn brach, daß man der staatlichen Bevormundung sich wieder entziehen müsse. Nach mehrfachen vergeblichen Versuchen gelang dies durch die Revolution im Jahre 1848. Politisch und militairisch anderweit vollauf in Anspruch genommen, zog die Oesterreichische Staatsregierung sich freiwillig von der Verwaltung zurück, und der bisherige Directions-Adjunct Erichson wurde Betriebs-Director der Gesellschaft.

Für letztere hörten damit aber die Heimsuchungen keineswegs auf. Zunächst brachte die Revolution selbst ernste Verlegenheiten. Die Fahrten der Dampfer, welche schon in den ersten Monaten des Jahres 1848 die Donau nur noch mit großer Mühe — mit Flaggenwechsel, unter Aufgabe der Namen und Ersatz derselben durch Nummern ꝛc. — passiren konnten, mußten später ganz eingestellt werden. Schließlich wurden die Schiffe zu Truppentransporten mit Beschlag belegt. Auch nach Bewältigung der Revolution hatte die Schifffahrt unter den Stockungen des Handels noch lange zu leiden, da es den Oesterreichischen Industriellen erst allmälig gelang, die Engländer, welche sich während der Kriegswirren mit gewohnter

Rührigkeit auf den Märkten der unteren Donauländer festgesetzt hatten, von dort wieder zu verdrängen. — Nicht minder empfindlich, wenngleich nicht so in die Augen springend, waren die Nachwirkungen des Orientalischen Krieges.

Durch den Pariser Friedensvertrag vom 30. Mai 1856 wurde zwar zur Erhaltung, Beschützung und Förderung der Donauschifffahrt eine besondere internationale Commission eingesetzt, deren erste Aufgabe die Reinigung der Sulina, des wichtigsten Mündungsarmes der Donau, sein sollte. Diese Aufgabe harrt aber noch heute ihrer vollständigen Lösung.

Andererseits sprach der Vertrag die freie Schifffahrt auf der Donau aus. Diese Zulassung der Concurrenz, welche gegen die der Gesellschaft nach ihrem Privilegium zustehenden Rechte verstieß, hatte erhebliche Einnahmeausfälle zur Folge, welche den Cours der Actien tief unter den Nominalwerth herabdrückten.

Auf Andrängen der Actionaire warf die Gesellschaft sich von Neuem der Oesterreichischen Staatsregierung in die Arme, und diese gewährte denn auch im Jahre 1858 die Garantie eines Reinertrages von 8 pCt., eine Zuwendung, welche zwar anfänglich den Geldcalamitäten ein Ziel setzte, später aber, weil die Oesterreichische Staatsregierung durch Additional-Uebereinkommen den Betriebsfonds der Gesellschaft beschränkte, die freie Bewegung im Betriebe und damit die Fortentwickelung des Unternehmens nicht unerheblich beeinträchtigte.

Glücklicherweise hatte, nachdem die Wirkungen der vorhergegangenen Kriege überwunden waren, der Schiffsverkehr sich überraschend schnell wieder gehoben. Durch das Wachsen der Einnahmen sah die Verwaltung sich zu frischer, erfolgreicher Thätigkeit angeregt, die sich in einer Reihe von wichtigen und für das Gedeihen des Unternehmens höchst ersprießlichen Schöpfungen offenbarte. Schon im Jahre 1852 war zur Sicherung des Bedarfs an Brennmaterial für die Dampfer ein Complex von Kohlenbergwerken bei Fünfkirchen in Ungarn theils käuflich, theils pachtweise erworben und die dort angelegte Kohlenstation demnächst für eigene Rechnung durch eine Eisenbahn mit der nächsten Dampfschiffstation bei Mohácz in Verbindung gebracht worden. Zwei Jahre später wurden auf der Stromstrecke zwischen Pesth und Galacz die ersten Personen-Eilfahrten eingerichtet, für welche schon in demselben Jahre 7 mit vielem Comfort ausgestattete Dampfer im Gebrauche waren.

Noch vortheilhafter gestalteten sich die Verkehrs- und Betriebs-Verhältnisse unter der ausgezeichneten Direction des Ritters von Cassian, auf welchen nach dem Ableben des Directors Erichson im Jahre 1861 die Leitung des Unternehmens überging.

Derselbe erwarb das Privilegium der schon im Jahre 1837 gegründeten Bayerisch-Württembergischen Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft für die Oesterreichische und erhöhte auch auf der unteren Donau die Wirksamkeit des Unternehmens durch Verbesserung der Betriebseinrichtungen. Er vermehrte und verbesserte insbesondere die Eilfahrten und schaffte für dieselben genaue Anschlüsse an die Ungarische Staatseisenbahn Pesth-Baziasch und an die Türkische Bahn Rustschuk-Varna, so daß man jetzt in 3 Tagen von Wien nach Constantinopel reisen kann, bei kaum 12stündiger Seefahrt.

Durch den Bau einer Eisenbahn von Fünfkirchen nach Barcs, welche bereits im Jahre 1867 dem Verkehr übergeben werden konnte, wurde die bisherige Isolirung der Eisenbahn Fünfkirchen-Mohácz aufgehoben und durch Anschluß in Barcs an die Oesterreichische Südbahn eine namentlich für den Kohlenabsatz sehr vortheilhafte Ver-

bindung mit dem Adriatischen Meere, sowie mit den kohlenarmen Kronländern im Süden der Monarchie gewonnen.

Nachdem endlich noch der bedeutendste Nebenfluß der Donau, die Theiß, nach ihrer ersten Regulirung und in neuester Zeit der Pruth in die Betriebssphäre des Unternehmens gezogen worden sind, befahren heute die Dampfschiffe der Gesellschaft nach den statistischen Notizen, welche den Ausstellungsobjecten derselben auf der Wiener Weltausstellung beigefügt waren, folgende Flüsse:

1) die Donau von Donauwörth bis Sulina auf . .	337	Deutschen	Meilen,
2) den Inn von Simbach bis Passau auf	12	»	»
3) die Drau von Barcs bis Essegg auf	20,5	»	»
4) die Raab von Raab bis Gönyö auf	2	»	»
5) die Save von Sissek bis Belgrad auf	79,4	»	»
6) die Theiß von Nameny bis Mancamen auf . . .	127,8	»	»
7) den Bega-Canal von Tittel bis Temesvar auf .	15	»	»
8) das Schwarze Meer von Sulina bis Odessa auf .	24	»	»

also insgesammt eine Wasserstrecke von 617,7 Deutschen Meilen.

Um ein Bild zu liefern von dem allmäligen Anwachsen der Gesellschaft und von dem Umfange ihres Betriebes, entnehmen wir der Eingangs erwähnten Schrift folgende Zahlen. Es wurden unterhalten in den Jahren

1848	46	Dampfer mit	5182	Pferdekräften	und	128	Schleppschiffe,
1858	112	» »	11841	»	»	471	»
1868	142	» »	12846	»	»	537	»
1871	155	» »	19000*)	»	»	552	»

Die Anzahl der beförderten Personen betrug von 1848—1858 alljährlich zwischen 5—600,000. Vom Jahre 1861 in stetigem Wachsen begriffen, stellt sich dieselbe trotz der gleichfalls gestiegenen Concurrenz

1867 auf 980,023 Personen und
1871 » 1,705,407 »

Der Güterverkehr hat sich vom Jahre 1848 bis 1855 von $2\frac{1}{3}$ auf pptr. $10\frac{2}{3}$ Millionen Centner gesteigert und, fortwährend wachsend, betrug er

1864 21,662,704 Centner,
1869 24,937,519 »

Gegenwärtig unterhält die Gesellschaft nach officieller Angabe 166 Dampfschiffe mit 14,816 Pferdekräften und 574 eiserne Schleppschiffe mit 2,300,212 Zollcentnern Tragfähigkeit, von denen im Jahre 1872 die Dampfschiffe bei einer Gesammtleistung von 464,238 Deutschen Meilen in 324,744 Fahrstunden 1,853,522 Reisende auf 22,949,820 Meilen und die Schleppschiffe excl. der kurzen Canalfahrten bei einer Gesammtleistung von 528,710 Deutschen Meilen 23,000,913 Centner Güter auf 1,477,289,131 Meilen befördert haben.

Die zur Personenbeförderung bestimmten Dampfschiffe, welche Maschinen von 100—150 Pferdekräften führen, sind sämmtlich bequem und geschmackvoll eingerichtet, die Schiffe der größeren Linien, wie Pesth-Semlin, Pesth-Galacz ꝛc., auch mit geson-

*) Diese Zahl ist gegenüber der officiellen Angabe pro 1872 jedenfalls etwas zu hoch gegriffen.

derten Schlafsalons für Herren und Damen, sowie mit Kabinen für den Privatgebrauch versehen. Auf dem Wiener Donaucanal coursiren für den localen Verkehr 6 kleinere, aber ebenfalls mit vielem Comfort ausgestattete Dampfer von je 25 nominellen Pferdekräften für etwa 180 Passagiere. Der größte derselben ist 138′ lang, 24,5′ breit und 7,5′ hoch bei einem Tiefgange von 3,75′, der kleinste 85′ lang, 18′ breit und 6,5′ hoch bei einem Tiefgange von 3,5′.

Mit Bezug auf die Organisation der Gesellschaft sei angeführt, daß der Verwaltungsrath derselben seinen Sitz in Wien hat, desgleichen die Centraldirection und die Buchhaltung. Für den Betrieb befinden sich überall an den Flüssen, welche die Schiffe der Gesellschaft befahren, eigene Stationen mit Magazinen und Lagerhäusern, sowie Agenturen, Commissariate und Inspectionen. Zum Besitze gehören, außer den bereits erwähnten Kohlenbergwerken bei Fünfkirchen mit einer volkreichen Arbeiter-Colonie, vier eigene Schiffswerften in Regensburg, Klosterneuburg, Altofen und Turnseverin, von denen die zu Altofen allein 2300 Arbeiter beschäftigt.

In Folge Wiederherstellung der Verfassung Ungarns im Jahre 1868 ist die Gesellschaft genöthigt gewesen, die frühere Agentur in Pesth-Ofen zu einer fast selbstständigen Verkehrsdirection zu erheben. Aber trotz dieser zu Gunsten des geschäftlichen Verkehrs mit der Ungarischen Regierung getroffenen Maßnahme ist unverkennbar, daß der Dualismus in der Verwaltung Oesterreich-Ungarns, wie auf anderen Gebieten des öffentlichen Lebens, so auch auf den Betrieb und die Entwickelung der Donau-Dampfschifffahrt mehr lähmend als fördernd einwirkt.

In dem uns vorliegenden Werkchen wird namentlich beklagt, daß für die Correctur der Donau, deren Strombett der Schifffahrt stellenweise ganz erhebliche Schwierigkeiten bietet, von Staatswegen fast nichts geschieht.

Auch der Einführung einer Kettenschifffahrt auf den seichteren Stromlinien in Ungarn, sowie der Kündigung des in neuerer Zeit mit dem Aufschwunge des Verkehrs recht lästig gewordenen Garantie-Vertrages vom Jahre 1858 ist die Ungarische Regierung hindernd entgegengetreten.

So führt, wie der Verfasser unseres Werkchens treffend bemerkt, die Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft ein nicht beneidenswerthes Leben; und doch wird sich Niemand der Erkenntniß verschließen können, daß dieselbe als ein mächtiges Glied in der großen Kette der Verkehrsanstalten erfolgreich mitwirkt bei Lösung der Aufgaben, welche in der Europäischen Culturbewegung den Völkern Oesterreich-Ungarns zugefallen sind.

---

8. Die Erweiterung der Englischen Postsparkassen.

Am 31. December v. J. hatte eine Deputation, bestehend aus den Herren Baron Daniel Cooper, E. C. Tufnell, G. C. T. Bartley, R. Rawlinson und P. Le Neve Foster in London eine Besprechung mit dem General-Postdirector Dr. Playfair über die Erweiterung der Postsparkassen. Einem Berichte des Daily Telegraph über diese Unterredung entnehmen wir auszugsweise das Folgende: Die Deputation wünschte zur Kenntniß des General-Postdirectors eine Denkschrift der »Society of Arts« zu bringen, in welcher einige Vorschläge gemacht sind, welche, wenn ausgeführt, ein wirksames Mittel zur Verbreitung der Sparsamkeit bei den arbeitenden

Klassen auf dem Lande sein würden, zu welchem Behufe das Postsparkassensystem auf jedes Dorf, entweder durch Eröffnung einer ordentlichen Sparkasse oder durch wandernde Einnehmer, ausgedehnt werden sollte.

Herr Bartley, Secretair der »Provident Knowledge Society« erinnerte zuerst daran, daß in der Denkschrift vom April 1872 die »Society of Arts« darauf gedrungen habe, daß folgende Veränderungen in dem jetzt bestehenden Postsparkassensystem eingeführt werden sollten:

1. Die Oeffnung der Sparkassen besonders Freitags und Sonnabends Morgens.
2. Die Aufhebung der Bestimmung, nach welcher nur ganze Schillinge (1 Schilling = 10 Sgr.) in die Postsparkassen eingezahlt werden können.
3. Herabsetzung des Minimalsatzes für Einzahlungen, welcher künftig nicht mehr auf einen Schilling festzusetzen sei.
4. Die Aufhebung folgender Bestimmungen:
   a) daß Niemand mehr als 30 Pfund Sterling in einem Jahre einzahlen könne;
   b) daß Niemand zugleich in mehrere Postsparkassen Einzahlungen machen könne.
5. Größere Erleichterungen in Betreff der Rücknahme des eingezahlten Geldes aus den Postsparkassen, sowohl für den Einzahler selbst, als auch, nach dem Tode desselben, für seine Erben.
6. Die Anfertigung eines Gesetzentwurfes, nach welchem im Voraus bestimmt wird, daß in allen Dörfern, in welchen ein Post-Office errichtet wird, mit letzterem auch periodisch eine Postsparkasse verbunden sein soll.

Im gegenwärtigen Zeitpunkte sind ungefähr 2750 Postsparkassen in England und Wales errichtet, London und einige andere der größten Städte nicht mit eingerechnet. Dies giebt auf je 21 Quadratmeilen eine Postsparkasse, oder, vorausgesetzt, daß alle in der günstigsten Lage errichtet seien, würde jede Bank einen Kreis umschließen, dessen Radius ungefähr 3 Meilen betrüge. Indessen ist es eine Thatsache, daß sehr viel Orte, anstatt nur 3 Meilen von einer Postsparkasse entfernt zu sein, bedeutend weiter entlegen sind, wodurch die Einwohner vollständig gehindert werden, von der Anordnung, welche für sie getroffen, Gebrauch zu machen. In England und Wales bestehen, die Säulenbriefkasten (pillar-boxes) ausgeschlossen, über 9000 Postanstalten, also mehr als die dreifache Anzahl der Postsparkassen; und die Deputation begründete darauf ihre Vorschläge, daß Beamte einer benachbarten Postsparkasse in gewissen Zeiträumen nach dem Office des Dorfes gesandt werden mögen, um dort unter den reglementsmäßigen Bedingungen sowohl Einzahlungen entgegenzunehmen, als eingezahlte Beträge zurückzuzahlen. Ferner erschien es der Deputation wünschenswerth, ein Arrangement zu treffen, nach welchem ein Einnehmer des Post-Office auf Wunsch die großen industriellen Etablissements und Arbeitsstätten besuche, um einmal in jeder Woche die Einzahlungen in Empfang zu nehmen. Dieser Einnehmer müßte entweder ein Beamter der Postverwaltung oder einer der in dem betreffenden Geschäfte Angestellten sein, im letzteren Falle mit specieller Autorisation der Postbehörde versehen. Der Erfolg, welchen ein solches Verfahren wahrscheinlich haben würde, sei von der »Provident Knowledge Society« hinreichend dargelegt worden, welche letztere, die Einrichtung der Post-Penny-Banken benutzend, schon jetzt an vielen Stellen und zwar mit beachtenswerthen Resultaten die Geschäftsinhaber

dazu bewogen habe, Penny-Banken zu errichten. Natürlicherweise würde es besser und sicherer sein, wenn die Penny-Banken Postsparkassen wären. Diese Bemerkungen bezögen sich in gleicher Weise auch auf Lebensversicherungen und Leibrenten, Institute, welche zu gegenwärtiger Zeit, trotz ihrer eminenten Vortheile, vom großen Haufen kaum benutzt würden und daher, um sie dem großen Publicum zugänglicher zu machen, füglich in die Hände der Postverwaltung übergehen könnten, so daß jede Postsparkasse auch gleichzeitig ein Büreau zur Vermittelung von Lebensversicherungen und zum Abschließen von Leibrenten bilden müßte.

Noch ein anderer Punkt empfehle sich, wie die Deputation hervorhob, zur Erwägung: die Errichtung von Penny-Banken in Schulen. Wenn der Plan, durch Beamte der Postverwaltung die Schulen besuchen und die Beiträge einnehmen zu lassen, angenommen werden sollte, so würden in nicht langer Zeit in allen Schulen blühende Penny-Banken errichtet sein.

Auf die Frage des General-Postdirectors, welche Minimal- und Maximalsummen für die Einzahlungen die Deputation denn vorzuschlagen gewillt sei, erwiderte der Referent, daß für die erste Zeit eine Minimalsumme von 3 Pence für Einzahlungen wohl nicht als zu niedrig gegriffen erscheinen dürfte. Andererseits sei er der Meinung, daß 500 Pfund Sterling als Maximum für die Gesammtsumme des Deponirten und 100 Pfd. als Maximum für 1 Jahr festzusetzen seien.

Hierauf erwiderte der General-Postdirector:

»Meine Herren! Meines Erachtens hätten die »Society of Arts« und die »Provident Knowledge Society« keinen tiefgreifenderen Gegenstand zu ihren Untersuchungen wählen können, als die Postsparkassen. Sie haben einige sehr schwerwiegende Vorschläge gemacht, Vorschläge, welche mit der peinlichsten Sorgfalt überlegt sein wollen, ehe die Regierung daran denken kann, sie zu den ihrigen zu machen. Nehmen Sie zum Beispiel den Plan, die Minimalsummen für Einzahlungen auf 3 Pence oder 1 Penny herabzusetzen. Jede Amtsverrichtung in Bezug auf die Depositen kostet dem Staate fast 6 Pence, so daß also, wenn eine Person 1 Penny hinterlegen und 1 Penny herausziehen würde, dies dem Staate auf 1 Schilling zu stehen kommen würde. Einige Leute scheinen zu glauben, daß die Pflicht der Postverwaltung nur darin besteht, dem Publicum Erleichterungen zu verschaffen, nicht aber darin, eine Einnahmequelle für den Staat abzugeben; aber ich bitte zu beachten, daß die Finanzkammer stets darauf besteht, daß die Post eine gesetzliche Quelle des Staatsvermögens ist und eine Vermehrung der Kosten deshalb stets vermieden werden muß. Ich stimme in diesem Punkte völlig mit der Finanzkammer überein. Ich denke, daß man beständig dafür sorgen muß, eine Vermehrung der Ausgaben möglichst zu verhüten, weil principiell jeder Geschäftszweig der Postverwaltung seine Kosten selbst aufbringen und möglichst compensiren soll. Dieser Grundsatz muß allemal in Erwägung gezogen werden, wenn irgend welche Veränderungen vorgeschlagen werden. Die alten Sparkassen wurden mit einem beträchtlichen Verluste geführt. Die Postsparkassen auf der andern Seite, welche stets mit Berücksichtigung des Selbst-Ernährungs-Princips (self-supporting-principle) geführt wurden, verursachen dem Staate nicht nur nicht keine Kosten, sondern die Gesammtsumme der Ueberschüsse beträgt jetzt mehr als 600,000 Pfund Sterling. Ich spreche deshalb die Meinung aus, daß es als höchst wünschenswerth anzusehen ist, die Postsparkassen auf dem bisherigen System weiter fortzuführen. Wie dem nun auch sei, ich bin nicht darüber unterrichtet, ob Sie übrigens bedacht haben, daß

Ihre Vorschläge höchst wahrscheinlich auf eine lebhafte Opposition Seitens der Banquiers auf dem Lande stoßen werden. Ich bin weit davon entfernt zu sagen, daß diese Opposition eine gerechte sein werde und daß hinreichende Gründe dafür aufzubringen wären, weil ich von der Meinung ausgehe, daß die Endzwecke der Postsparkassen und der Banken sehr verschiedener Natur sind, aber diese Opposition ist nun einmal zu erwarten und zu berücksichtigen. Für den Augenblick bin ich außer Stande, eine bestimmte Ansicht über diesen Punkt auszusprechen. Was die anderen Punkte betrifft, so würde das Verbot, daß Einzahler in eine Postsparkasse nicht zugleich auch Einzahlungen in eine andere machen können, praktisch mit Ihrer Klage über die Beschränkung auf 30 Pfund pro Jahr zusammenfallen. Ich stimme vollständig mit Ihnen überein, daß es von der größten Bedeutung ist, die Erleichterungen in Bezug auf die Sparkassen bedeutend zu erweitern und daß etwas geschehen muß, um diese Erleichterungen so viel als thunlich auch in den Bereich der Dörfer zu bringen. In dieser Beziehung dächte ich, wären wir alle einig. Auch hat die Thätigkeit der Postbehörde diesen Punkt schon lebhaft in Angriff genommen. Wir haben beinahe jeden Tag eine neue Sparkasse gegründet, von 25 bis zu 30 sind monatlich errichtet worden. Auch was die Oeffnung der Kassen des Freitags und Sonnabends Morgens angeht, so ist dies schon an manchen Stellen ins Werk gesetzt, indessen noch nicht in solcher Ausdehnung, als wir selbst wünschen möchten. Unsere Aufmerksamkeit ist indessen stets auf diesen Punkt gerichtet und wir sind geneigt, diese Einrichtung so viel als thunlich immer mehr zu erweitern. Mit Rücksicht auf die Frage in Betreff des Betrages der Einzahlungen und Interessen muß ich gestehen, daß ich die gegenwärtigen Verordnungen nicht für zweckentsprechend halte und daß ich der Ansicht bin, es müsse in dieser Beziehung eine Veränderung vorgenommen werden. So weit die Vollmachten der Postbehörde dazu ausreichen, sind schon jetzt, im Sinne Ihres Vorschlages, auch die Beamten, welche nicht eigentlich für die Sparkassen angestellt waren, doch zu diesem Dienste verwendet worden.

Auf jeden Fall kann ich Ihnen die Versicherung geben: daß ich auf diese und alle anderen besprochenen Punkte meine eigene sowohl als der andern Postbeamten Aufmerksamkeit richten und diejenigen, welche sich als ausführbar erproben, der Regierung zur Berücksichtigung vortragen werde.«

Nach einigen Abschiedsworten der Herren Bartley und Rawlinson zog die Deputation sich zurück.

---

9. Gewinnung und Export des Kautschucks in Columbien.

(Nach dem Bericht des Generalconsulats zu Bogotá.)

Zu den Waldproducten Columbiens, an die sich ein größeres Handelsinteresse knüpft, gehört der Kautschuck, dessen Ausfuhr in dem letzten Jahre, über welches statistische Zahlen vorhanden sind, nicht unerheblich zugenommen hat, sich aber noch immer in den ersten Anfängen befindet.

Die Statistik, welche den Panama-Verkehr ausschließt, ergiebt folgende Zahlen:

	Kilogr.	Werth: Pesos.
1871/72 sind aus Columb. Häfen exportirt	1,084,948	395,872
1870/71 » » » » »	422,776	130,924
1869/70 » » » » »	309,488	175,042
1868/69 » » » » »	376,189	168,276
1867/68 » » » » »	560,566	269,628
1866/67 » » » » »	409,295	287,817

Diese Ausfuhr vertheilt sich folgendermaßen auf die Häfen Columbiens:

	Buenaventura:		Kartagena:	
	Kilogr.	Pesos.	Kilogr.	Pesos.
1871/72	121,245	106,487	872,728	218,312
1870/71	84,139	50,856	227,905	?
1869/70	23,466	6,802	270,366	?
1868/69	9,463	2,842	326,338	151,491
1867/68	—	—	538,114	247,373
1866/67	—	—	359,781	267,768

	Savanilla:		Santamarta:		Tumaco:	
	Kilogr.	Pesos.	Kilogr.	Pesos.	Kilogr.	Pesos.
1871/72	6,460	5,145	—	—	84,509	65,807
1870/71	4,702	3,016	760	515	125,270	76,555
1869/70	510	20	—	—	15,656	6,020
1868/69	5,420	2,680	—	—	39,848	13,922
1867/68	—	—	—	—	17,032	19,575
1866/67	—	—	20,610	11,100	—	—

Diese Uebersicht ergiebt, daß es zur Zeit besonders die westlichen Theile von Columbien sind, welche den fraglichen Artikel liefern, vorzüglich die Pacificländer, und unter diesen wieder der Staat Cauca und der ihm benachbarte Theil des Staates Panama, das alte Darien-Territorium. Vor Kurzem sind z. B. im letzteren sehr bedeutende Waldungen von Siphonia elastica Pers. entdeckt worden, namentlich an den Quellen des Chucunaque. Leider ist diese Gegend noch im Besitz der wilden Indianer, welche das Eindringen von Kautschucksammlern nicht gutwillig erlauben und die letzteren beständiger Lebensgefahr aussetzen. In Folge der unglücklichen Vorfälle, welche unlängst im Bezirk Chepo vorgekommen sind, ist kaum zu erwarten, daß die Indianer ein friedliches Vordringen in die von ihnen bewohnten Waldungen erlauben werden. Eine Folge hiervon ist, daß kein Kautschucksammler wagt, weiter nach den Quellen vorzudringen. Vor Kurzem hat deshalb eine Versammlung der Kaufleute in Jariza, welche fast ausschließlich mit Kautschuck handeln, stattgefunden, in welcher die Regierung des Staates Panama darum ersucht wurde, 50 Mann Truppen in genannter Gegend zu stationiren, um die Indianer im Zügel zu halten. Die Kaufmannschaft hat zu diesem Zwecke die Summe von 3000 Pesos zusammengebracht, um die Truppen für 3 Monate zu unterhalten.

Diese Erscheinung im Darien-Territorium steht jedoch keineswegs einzeln da, wie dies obige Zahlen über die Buenaventura- und Tumaco-Ausfuhr beweisen. Auch der von Kartagena aus versandte Kautschuck stammt zum großen Theil aus dem Atratogebiet.

Ein Theil des Kautschucks, den man im Staate Cauca gewinnt, wird auf dem Caucafluß hinab in den Magdalenafluß geführt, der ihn dann zu den Messen von Magangué bringt oder heutzutage auch direct nach den Hafenplätzen. Der größere Theil, über den nur hinsichtlich Buenaventuras und Tumacos Ziffern vorliegen, geht nach Panama resp. Colon, wo er nach seinen verschiedenen Bestimmungsorten eingeschifft wird.

Ohne Zweifel giebt es in den Columbischen Anden auch anderen Orts Kautschuck oder mindestens eine Substanz, die diesem und dem Guttapercha sehr nahe steht, jedoch ist die Produktion zur Zeit nirgends so einträglich, wie in den Pacificländern.

Die Gewinnung der fraglichen Substanz geschieht in den 5 oder 6 Monaten der trockenen Jahreszeit. Zu diesem Zwecke vereinigen sich die Arbeiter, die ihren Erwerb aus dem Sammeln des Kautschucks ziehen wollen, zu Gesellschaften, um gemeinschaftlich in die Waldungen einzudringen. Dieses Zusammenwirken hat seinen Hauptgrund in dem gegenseitigen Schutz gegen die einzelnen Indianerhorden.

Gewöhnlich machen die Kautschucksammler, ehe sie in die Wildniß eindringen, einen Vertrag mit Kaufleuten. Diese schießen ihnen das für die Expedition Nöthige an Lebensmitteln, Munition, Kleidung und Instrumenten vor, verpflichten sich auch während der Zeit ihrer Abwesenheit die zurückgebliebenen Familien mit dem Nöthigen zu ihrem Lebensunterhalt zu versorgen. Wie wohl zu erwarten steht, rechnet der Kaufmann Alles, was er den Kautschucksammlern und deren Familien liefert, sehr hoch an und verpflichtet die Arbeiter, das Gewonnene zu einem vorher übereingekommenen Preise abzuliefern, wobei natürlich wiederum die Willkür des Käufers eine große Rolle spielt.

Ihre Lebensmittel und sonstigen Utensilien, wo es möglich ist, in Kähnen, sonst auf dem Rücken weiter befördernd, dringen diese selbst noch halbwilden Männer in die Urwälder hinein, mit der Axt und dem Rodemesser sich den Weg bahnend. Finden sie einen Ort, wo viele Kautschuckbäume stehen und Wasser zu ihrem Bedarf in der Nähe ist, so lassen sie sich dort nieder, manchmal eine Hütte von Palmblättern bauend, manchmal unter freiem Himmel ihr Lager aufschlagend. Ihre Arbeit besteht im Einschneiden der Bäume durch schräge und parallele Hiebe mit der Axt oder mit dem Rodemesser. Einen oder zwei Fuß über dem Boden erhält der Baum einen tieferen Einschnitt, der im Kreise um den Stamm geht und dazu dient, den reichlich herabströmenden Milchsaft zu sammeln und von diesem Einschnitt aus durch kleine Holzkanäle in die unterstehenden Gefäße zu führen. Aus diesen wird der Saft entweder auf thönerne Gefäße dick aufgestrichen und im Rauche getrocknet, wonach die Gefäße zerstoßen und die Scherben herausgenommen werden, oder man läßt den Milchsaft in den Gefäßen selbst erhärten und trocknet die dicken Ballen nachher im Rauche, oder es wird der Baum geradezu gefällt und in Bodenvertiefungen der ausquellende Saft gesammelt, ein Raubsystem, dessen bedenkliche Folgen selbst in Urwaldungen hervortreten müssen.

Haben die Arbeiter nun so viel, wie sie auf den Schultern tragen, resp. wie die Kähne fassen können, so kehren sie zu ihrem Dorfe zurück und liefern dem Händler ihre Ernte ab, der ihnen das, was ihnen nach dem Contract zu Gute kommt, gewöhnlich in Waaren, besonders in Putz und Branntwein auszahlt. In 2 oder 3 Wochen ist das mühsam Erworbene meist wieder verschleudert und vergeudet. Alsdann ziehen die Kautschucksammler aufs Neue in den Wald und spielt sich in solcher Weise das bedauernswerthe Leben dieser armen Menschen ab. Nur die

Kaufleute haben zur Zeit Nutzen von dieser Art »Waldindustrie«, welche der Vervollkommnung noch in hohem Grade bedürftig ist.

(Pr. Handelsarchiv.)

II. Kleine Mittheilungen.

Uebersicht

über den Päckereiverkehr bei den Postanstalten in neun größeren Orten während der Weihnachtswoche vom 19. bis 25. December 1873.

Ort.	Einwohnerzahl.	Aufgelieferte Packete.	Angekommene Packete.	Im Transit behandelte Packete.	Summe der behandelten Packete.	Stückzahl der durchschnittlich täglich behandelten Packete.	In der Weihnachtswoche sandte ab ein Packet der x^te Einwohner.	In der Weihnachtswoche empfing ein Packet der x^te Einwohner.
Berlin	843,079	164,301	110,068	127,616	401,985	57,426	5,1	7,6
gegen 1872 mehr	.	13,840	12,185	4,464	30,489	.	.	.
weniger	.	.	.	.	.	.	.	.
Breslau	208,025	33,303	22,941	60,540	116,784	16,683	6,2	9,0
gegen 1872 mehr	.	.	4,689	12,523	15,502	.	.	.
weniger	.	1,710	.	.	.	.	.	.
Cöln a. Rh. u. Deutz	141,114	30,090	23,837	84,496	138,423	19,775	4,7	5,9
gegen 1872 mehr	.	7,174	5,618	20,884	33,676	.	.	.
weniger	.	.	.	.	.	.	.	.
Dresden	177,089	29,363	29,239	46,999	105,601	15,086	6,0	6,1
gegen 1872 mehr	.	2,121	2,845	6,276	11,242	.	.	.
weniger	.	.	.	.	.	.	.	.
Düsseldorf	69,351	9,763	15,264	8,978	34,005	4,858	7,1	4,5
gegen 1872 mehr	.	917	2,370	?	.	.	.	.
weniger	.	.	.	?	.	.	.	.
Frankfurt a. M. (einschl. Bornheim und Sachsenhausen)	97,318	28,810	22,211	128,050	179,071	25,581	3,4	4,4
gegen 1872 mehr	.	.	.	27,204	26,600	.	.	.
weniger	.	181	423	.	.	.	.	.
Hamburg	240,251	43,712	23,236	12,929	79,877	11,411	5,5	10,3
gegen 1872 mehr	.	4,362	2,466	666	7,494	.	.	.
weniger	.	.	.	.	.	.	.	.
Königsberg i. Pr.	112,123	20,990	12,588	20,777	54,355	7,765	5,3	8,9
gegen 1872 mehr	.	1,762	.	.	.	.	.	.
weniger	.	.	1,512	395	145	.	.	.
Leipzig	106,925	43,727	28,599	142,900	215,226	30,746	2,4	3,7
gegen 1872 mehr	.	4,050	3,063	23,864	30,977	.	.	.
weniger	.	.	.	.	.	.	.	.

Die Stückzahl der am Sylvester 1873 und am Neujahrstage 1874 bei den Postanstalten in Berlin aufgelieferten Stadtbriefe (aus Berlin nach Berlin) belief sich auf 547,377; die Stückzahl der gleichartigen Briefe am Sylvester und Neujahrstage 1872/73 betrug 384,937. Es ist mithin gegen das Vorjahr eine Steigerung um 162,440 Stück oder 42,2 Procent eingetreten.

Die Production und Consumtion von Papier in den wichtigeren Europäischen Staaten schätzt ein Englisches Blatt wie folgt:

	Production:	Verbrauch: (im Ganzen)	Verbrauch: (auf den Kopf)
	Pfd.	Pfd.	Pfd.
England	374 Millionen	396 Millionen	12,37
Deutschland	385 »	352 »	8,80
Frankreich	308 »	295 »	8,25
Oesterreich-Ungarn	154 »	138 »	3,85
Italien	105 »	103 »	3,50
Uebertroffen werden diese Zahlen von dem Bedarf der Vereinigten Staaten von Amerika, der sich wie folgt beziffert	411 »	415 »	10,84

Deutschland, Frankreich, Oesterreich und Italien haben danach eine den Verbrauch übersteigende Production, deren Ueberschuß das Deficit der übrigen Länder deckt.

Schiffbrüche im November 1873. Das Comité des »Bureau Veritas« hat die Liste der Schiffbrüche im November 1873 veröffentlicht. Darnach sind in jenem Monate 217 Segelschiffe, nämlich 83 Englische, 25 Deutsche, 24 Französische, 19 Norwegische, 15 Italienische, 11 Holländische, 11 Dänische, 7 Amerikanische, 7 Griechische, 5 Russische, 3 Schwedische total verloren gegangen, während Spanien, Portugal, Oesterreich, die Türkei, Guatemala, Nicaragua und Belgien je 1 Segelschiff eingebüßt haben, die ebenso wie drei vermißte Segler in der Zahl 217 mit einbegriffen sind. In demselben Monat gingen 21 Dampfer gänzlich verloren und es fallen von dieser Gesammtzahl 11 auf England, 5 auf Deutschland, je einer auf Amerika, Spanien, Frankreich, die Argentinische Republik und die Türkei.

Der telegraphische Verkehr in Großbritannien (d. h. auf den Linien der Regierung) hat sich für das Jahr 1872 im Ganzen auf 14,858,000 Depeschen belaufen. Dieser Zahl tritt der Verkehr auf den einzelnen noch bestehenden Privatlinien hinzu, dessen Ziffern nicht bekannt sind. Welche Dienste der Telegraph in England der Presse leistet, die den Bezug von Nachrichten bekanntlich durch besondere Verträge mit der Britischen Post- und Telegraphen-Verwaltung sich gesichert hat, geht aus der Thatsache hervor, daß im abgelaufenen Jahre 28,024,770 Worte an die betreffenden Journale depeschirt worden sind. Die Monstreleistung der Telegraphie beziffert sich auf 200,000 Worte, welche in einer einzigen Nacht aus der Centralstation in Telegraph-Street an alle Hauptblätter des Vereinigten Königreichs abtelegraphirt worden sind. Diese Anzahl Worte füllt 10 Spalten des Weltblatts »Times«.

Großbritannien und Irland besitzen gegenwärtig 171,045 Kilometer Telegraphenlinien. Die Anzahl der Apparate (Wheatstone's und Morse'sche) beträgt 7500; bedient werden dieselben von 9591 Personen. Die Oberleitung gehört dem Londoner General-Post-Office an.

Postkarten in Spanien. Am 1. December sollten die Postkarten in Spanien für den inneren Verkehr eingeführt werden. Diese Reform war schon seit dem Jahre 1871 beabsichtigt, die Ausarbeitung des Reglements und wohl auch andere Umstände haben aber längere Zeit in Anspruch genommen. Das Porto einer solchen Postkarte (Tarjeta posta) kostet 5 Centimes. Ursprünglich war dasselbe auf 6 Centimes festgesetzt, ist aber dann durch Königliches Decret vom 15. September 1872 auf den allgemein üblichen Satz herabgemindert worden.

Für die Behandlung dieser Postkarten gilt eine Instruction vom 10. Juni 1871, deren interessanteste Bestimmungen die folgenden sind:

»Art. 4. Immer, wenn die Angestellten der Verkehrsanstalten bemerken, daß eine Postkarte Angaben enthält, welche der öffentlichen Ordnung, oder der Moral und den guten Sitten zuwider sind, werden sie die Beförderung der Postkarte suspendiren, welche angehalten und dem Chef der Section, von welcher dieselben dependiren, zugestellt werden wird. Dieser Beamte wird nach Feststellung des Falles eventuell die Gerichte auffordern, gegen den Absender einzuschreiten.

Die Angestellten, welche sich aus den in dem vorigen Absatz angezeigten Gründen in dem Falle befinden, eine Postkarte nicht zu befördern, werden in einem besonderen Buche die Richtung und den Aufgabeort der angehaltenen Karte, den Namen und Wohnort des Absenders, die Ursache der Absendung an die Section und die Daten der Abgabe und der Uebersendung an den Departementschef notiren. Wenn dieser entscheidet, daß kein Grund zur Anhaltung der Postkarte ist, so wird er diese an die Postanstalt zurückgehen lassen, von welcher sie an ihn abgegangen ist; diese notirt in einem besonderen Buche das Datum der Zurücksendung und befördert die Postkarte sofort an ihre Adresse.

Die ambulanten Postämter, welche bei Postkarten die erwähnten Umstände bemerken, senden sie an den Chef des Ursprungs-Postamts zurück.

Art. 5. Unabhängig von den gerichtlichen Untersuchungen, welchen sich die Beamten aussetzen, sofern sie Postkarten mit unerlaubtem Inhalt, mit voller Kenntniß der Sache, befördern, bleiben sie den Disciplinarmaßregeln unterworfen, welche die Generaldirection, je nach der Schwere des Falles, über sie verhängen wird.«

Durch die Anden. Die »New-York Times« bringt eine auf eigener Anschauung des Correspondenten beruhende Beschreibung des Fortschreitens der großen Südamerikanischen Eisenbahn über die Anden, welcher wir die nachstehenden Angaben entnehmen.

Die Eisenbahn ist bestimmt, von Callao an der Küste des Stillen Oceans durch die gewaltigen mehr als 15,000 Fuß hohen Gebirgsstöcke der Anden hindurch nach La Oroya, am östlichen Abhange zu führen. Von dort soll sie demnächst bis zu den Handelsplätzen am Amazonenflusse und an der Atlantischen Küste weiter gebaut werden. Zur Erreichung dieses Zieles sind indessen im Einzelnen ungeheure Schwierigkeiten zu überwinden. Sobald die Bahn Callao verlassen hat, läuft sie

durch das Thal des Rimacflusses, eines kleinen Bergstroms. Dreißig (Englische) Meilen weiter ziehen sich die Berge zusammen; zur Seite sieht man die Ruinen des alten Inka in Reihen von Terrassen und nackten Wällen, welche die Stelle anzeigen, wo ehemals eine gewerbreiche Stadt stand. Bald darauf, nachdem man St. Bartholome, 47 Meilen von Callao und fast 5000 Fuß über dem Meeresspiegel, durchfahren hat, wird das Terrain sehr schwierig. Das Thal ist so eng und steil, daß man genöthigt wird, zurückzufahren, um in die Höhe zu gelangen, und da für eine Curve kein Raum vorhanden ist, so nimmt der Weg die Form eines V an, an dessen unterer Spitze eine Drehscheibe angebracht ist, so daß die Maschine, nachdem sie halb herumgedreht ist, auf einem Nebenstrange zurücklaufen kann bis an das Ende des Zuges, welches nunmehr zum vorderen Theile wird. Nachdem der Zug darauf etwa drei Meilen, aber in aufsteigender Richtung zurückgefahren ist, gelangt er wiederum bis in die Gegend des Depots St. Bartholome, — nunmehr aber 600 Fuß über dieser Station, — und bewegt sich dann auf dem Abhange eines jäh abfallenden Berges weiter, bis er die Brücke des Agua da Verrugas erreicht.

Der Viaduct besteht aus vier verdeckten Bogen, von denen drei 100 Fuß und der mittlere 125 Fuß lang sind. Die Bogen ruhen auf drei Pfeilern, welche aus eisernen Säulen zusammengesetzt, 50 Fuß lang und 15 Fuß breit sind. Die ganze Länge des Viaducts beträgt 575 Fuß. Die Brücke ist mit Ueberwindung von ungeheuren Hindernissen aufgeführt worden und gewährt in baulicher Beziehung das höchste Interesse. Hinter dem Verrugas-Viaduct windet sich die Bahn immer an dem Abhange der Berge entlang bis nach Lurco, welcher Ort 56 Meilen von Callao entfernt, 6655 Fuß über dem Meeresspiegel liegt. Der Weg führt alsdann bis zum Gipfel durch eine wilde, kalte und abschreckende Gegend, in welcher die Scenerie fortwährend wechselt. Die Schlucht von Challapo überschreitet die Bahn auf einer 324 Fuß langen und 120 Fuß hohen Brücke. Hinter der Brücke läuft die Eisenbahn durch einen in den harten Felsen gehauenen langen Einschnitt, welcher das Thal von Matucana öffnet.

Dieses Thal ist so eng wie ein Schlund und mitten unter einem verwickelten Netzwerk von Abhängen, Abgründen, niederstürzenden Klippen, über kalte, öde und felsige Gipfel, haben sich die Ingenieure einen Weg gebahnt, indem sie Brücken bauten, Tunnels gruben, und bald um Hindernisse, welche beim ersten Anblicke unpassirbar erschienen, herumgingen, bald sie durchbrachen, bis sie die Eisenbahnlinie 15 Meilen weiter bis zu einer Erhebung von 3000 Fuß geführt hatten und St. Mateo erreichten. In gleicher Weise windet sich die Bahn weiter aufwärts bis zu einer Höhe von 15,645 Fuß und durchbricht den höchsten Gipfel durch einen 3600 Fuß langen Tunnel. Auf der östlichen Seite läuft die Linie sodann bis nach dem auf der Atlantischen Seite der Cordilleren gelegenen La Oroya hinunter.

Bei diesem ungeheuren Werke hat die Baukunst die größten Naturhindernisse besiegt, und der Mensch hat über die Elemente einen glänzenden Triumph davongetragen. Die gebauten Tunnels erreichen zusammen eine Länge von mehr als 3 Meilen, 30 Brücken und Viaducte haben neben unzähligen Schleusen aufgeführt werden müssen. Die Eisenbahn wird für die Producte der fruchtbaren Gegend, welche zwischen dem westlichen Abhange der Anden und den Seestädten Peru's gelegen ist, einen Weg öffnen und zugleich die Mittel bieten, um den reichen Schatz an Mineralien zu heben, der zwischen St. Mateo und dem Gipfel liegt, und den seine isolirte Lage bisher noch ganz verschlossen hatte.

Bis Lurco laufen bereits Züge und man erwartet, daß 15 bis 18 Monate genügen werden, um das ganze Werk zu vollenden. Dann wird die frühere langwierige und gefährliche Reise von 8 Tagen auf eine eintägige, angenehme Fahrt abgekürzt sein. Die Bahn ist ein Unternehmen und Eigenthum des Staates Peru; der Bau ist seither contractlich geführt worden durch Henry Meiggs, den Eisenbahnkönig von Südamerika.

Obgleich nur 136 engl. Meilen lang, hat die Bahn doch einen großen Aufwand an Arbeitskräften erfordert und viele Menschenleben gekostet, die indessen theilweise auch durch den unmäßigen Genuß von spirituosen Getränken und durch die in der Nähe herrschenden Fieber hinweggerafft worden sind. (Times.)

III. Literatur des Verkehrswesens.

Arthur de Rothschild, histoire de la poste aux lettres depuis ses origines les plus anciennes jusqu'à nos jours. Paris, 1873. 1 Band in Octav.

Das Postwesen bildet, so lange Posten oder ähnliche Einrichtungen bestehen, einen wesentlichen Theil des öffentlichen und privaten Verkehrslebens der Völker. Je mehr die Staaten an intellectueller Bedeutung gewannen, je mehr Handel und Industrie sich entwickelten, Künste und Wissenschaften emporblühten, um so mehr trat auch das Bedürfniß nach einer Vermittelung des geistigen und materiellen Verkehrs hervor.

Schon im grauen Alterthum begegnen wir Einrichtungen, welche den Zweck hatten, durch Beförderung von schriftlichen Mittheilungen oder von Reisenden den Gedankenaustausch zwischen entfernt wohnenden Personen, den Abschluß von Geschäften u. s. w. zu vermitteln, auch Produkte des Landes in Gegenden zu befördern, in denen solche nicht vorhanden waren. Freilich waren diese Einrichtungen nicht das, was sie heute sind; aber sie sind die Anfänge von dem, was sich im Laufe der Jahrhunderte, um den sich steigernden Anforderungen Rechnung zu tragen, daraus entwickelt hat.

Den ersten Anfängen derartiger Transporteinrichtungen begegnen wir zu der Zeit, wo die Menschen dem Nomadenleben entsagten, als die einzelnen Volksstämme sich an bestimmten Orten festsetzten und zu Staaten vereinigten. Ihre weitere Entwickelung nimmt zu, sobald die Völker in gegenseitige Beziehungen zu ihren Nachbarn treten, sei es durch Krieg oder durch friedliche Arbeiten des Geistes und der Hände.

Ursprünglich waren diejenigen Einrichtungen, welche wir als die Keime unserer jetzigen Posten ansehen können, nur für Staatszwecke bestimmt. Für Privatpersonen waren diese Beförderungsmittel nicht zugänglich. Die Transportmittel für den Verkehr der Privaten waren sehr mangelhaft. Die Briefe wurden entweder durch expresse Boten, oder gelegentlich durch Reisende, Schiffer u. s. w. befördert. Im Mittelalter, als das Gemeinweisen sich mehr und mehr ausbildete, die Arbeit des friedlichen Bürgers immer mehr zur Geltung kam, die Städte durch langjähriges Ringen sich eine gewisse Selbstständigkeit zu verschaffen gewußt hatten und in ihnen das Verkehrsleben sich zu entwickeln begann, nahmen die Transportanstalten eine festere Basis an, auf der sie einem bestimmten Ziele der Vervollkomm-

nung zustrebten. Erst der neueren und neuesten Zeit ist es vorbehalten, die Verkehrsanstalten nach einem bestimmten Plane auszubilden und die Post zu einem allgemeinen Verkehrsinstitut auch für das größere Publicum zu erheben. Es hat Jahrhunderte bedurft, ehe die Post das geworden ist, was sie heute ist.

Bevor die Eisenbahnen und die Telegraphie auftraten, war die Post die einzige regelmäßig gegliederte Beförderungsanstalt; Hand in Hand mit jenen jüngeren Instituten dehnt sie ihren Wirkungskreis in immer steigendem Maße aus und erfüllt, innig verwachsen mit dem geistigen und materiellen Leben der Völker, ihre culturhistorische Mission. Bei der Aufmerksamkeit, welche der culturgeschichtlichen Forschung neuerdings zugewendet wird, ist es erklärlich, daß das Postwesen und seine Geschichte in neuester Zeit mehrfach zum Gegenstande der literarischen Thätigkeit gemacht worden ist. Wir besitzen, neben einigen Werken von wissenschaftlichem Werthe, in fast allen Sprachen mehr oder weniger umfassende Schriften, welche den Zweck haben, das Publicum über das Wesen und die Entwickelung dieser Verkehrsanstalt zu unterrichten.

Das Buch des Herrn von Rothschild, anscheinend eines Angehörigen der bekannten Banquiersdynastie, ist den für einen größeren Leserkreis bestimmten Schriften anzureihen. Wenn der umfassende Titel die Erwartung zu wecken geeignet ist, daß der Verfasser eine ausführliche Geschichte des Postwesens wenigstens in denjenigen Staaten, in denen dasselbe eine besonders hervorragende Stelle eingenommen hat oder noch einnimmt, liefern wolle, so wird diese Erwartung schon durch den Anblick des mäßig starken Bandes in kleinem Octav erschüttert und durch den Ueberblick des Inhalts widerlegt.

Das Buch giebt, an der Hand des durch frühere, insbesondere Deutsche Forscher dargelegten Materials, zunächst eine Schilderung der Transporteinrichtungen im Alterthume, indem es die bekannten Verkehrseinrichtungen der Perser, der Griechen, der Römer skizzirt. Herr v. Rothschild bemerkt mit Grund, daß diese Einrichtungen bei den Persern und Römern weiter ausgebildet waren, als bei den Griechen. Wenn er aber die Ansicht ausspricht, daß das Bedürfniß derartiger Einrichtungen in Griechenland sich vielleicht deshalb weniger fühlbar gemacht habe, als in den weiten Reichen des Orients (namentlich Persiens), weil die zahlreichen und kleinen Republiken, in welche dieses Land getheilt war, sich selbst genügten und die einzelnen Republiken häufig im Kriege mit einander lebten; wenn er meint, daß die Bewohner eines jeden Staates, indem sie sich bei ihren Versammlungen die Neuigkeiten des Tages mittheilten, die Post und die Zeitungen leicht entbehren konnten, so glauben wir doch, daß es noch andere gewichtige Gründe gab, welche die Transportanstalten in Griechenland nicht zu einer größeren Entwickelung kommen ließen. Es waren dies vorzugsweise die geographische Lage und die Beschaffenheit des Landes, dessen ausgebildetes Küstengebiet seine Bewohner von selbst für ihren regen Handelsverkehr, für Reisen und Nachrichtenübermittelung auf die Benutzung des Seeweges hinwies. — Bei den Transporteinrichtungen des Römischen Reichs verweilt der Verfasser einigermaßen eingehend, ohne jedoch Neues über die in den auf dieses Institut bezüglichen Deutschen Schriften von Flegler, Zur Geschichte des Postwesens, Stephan, Verkehrsleben im Alterthum, Hartmann, Entwickelungsgeschichte der Posten, erörterten Fragen beizubringen.

Die Darstellung der Geschichte der Post im Mittelalter und in der neueren Zeit ist fast ausschließlich dem Postwesen in Frankreich gewidmet. Dem Verfasser kam hier-

bei die reiche Literatur zu statten, welche über die Geschichte und die Entwickelung des Staatsrechts und der Staatseinrichtungen in Frankreich vorhanden ist, und zu welcher, neben vielen trefflichen Arbeiten Französischer Gelehrten, auch die Deutsche Wissenschaft in dem umfassenden Werke von Warnkönig und L. Stein über die Geschichte des Französischen Staatsrechts einen classischen Beitrag geliefert hat. Das Verdienst der Rothschildschen Schrift besteht auch hier nicht darin, neue Quellen zu erschließen oder die vorhandenen durch eindringende wissenschaftliche Forschung fruchtbarer zu machen, sondern in der klaren und faßlichen Darstellung bereits bekannter Thatsachen, wobei gelegentlich auch mancher Irrthum mitunterläuft.

Die ersten Einrichtungen in Frankreich, welche den Transportanstalten in Deutschland zu derselben Zeit gegenübergestellt werden können, sind die Botenanstalten der Universität Paris. Wir haben zwar erst seit dem Jahre 1296 urkundliche Notizen über jene Botenanstalten, aber es ist unzweifelhaft, daß die Entstehung derselben aus viel früherer Zeit stammt. König Ludwig XI. von Frankreich schuf durch das Edict vom 19. Juni 1464 die erste Staatspost. War dieselbe ursprünglich auch nur für Staatszwecke bestimmt, und hatte sie hauptsächlich, wie der Cursus publicus der Römischen Kaiser, durch eine sichere und schnelle Verbindung aller Theile des Reiches, nur politischen Zwecken zu dienen, so wurde sie doch das Grab für die Universitäts-Botenanstalt. Als eine allgemeine Verkehrsanstalt können wir diese Einrichtung nicht ansehen; dem Publicum war sie zur Benutzung nicht zugänglich, aber ihre Boten beförderten doch gelegentlich auch Privatbriefe und so gerieth sie bald mit der Pariser Universitäts-Botenanstalt in Conflict. Wir wollen hier nur erwähnen, daß die Staatspost im Jahre 1480 anfing, Privatpersonen zu befördern und daß unter Heinrich III. durch ein Edict vom 15. October 1576 Königliche Postboten, messagers royaux, eingeführt wurden, welche den Zweck haben sollten, die Universitätsboten zu erleichtern, da diese »ungeachtet ihres Eifers und ihres guten Willens« für den Transport der Actensäcke in den verschiedenen Theilen des Königreiches nicht genügten, also Verzögerungen in den Geschäften herbeiführten. In der Wirklichkeit war es aber auf eine Schmälerung der Privilegien der Universität abgesehen. Die Königlichen Postboten sollten immer nur noch Staatsdepeschen befördern; dessenungeachtet wurde die Beförderung von Privatbriefen, trotz eines Verbotes vom Jahre 1579, doch per nefas weiter betrieben. Auf diese Weise trat der Conflict zwischen der Staatspost und der Universitäts-Botenanstalt immer schärfer hervor und durch eine Ordonnanz vom 5. December 1643 wurde das Monopol der Universitäts-Botenanstalt, unter Zusicherung einer Entschädigungssumme von 40,000 Livres im Princip für erloschen erklärt. Diese Summe sollte der Staat außer der Revenüe zahlen, welche die Botenanstalt von ihren Pächtern erhielt. Ob diese Ordonnanz zur Ausführung gekommen ist, ersehen wir aus dem Buche nicht. In Wirklichkeit ist das Vorrecht der Universität erst unter Ludwig XV. am 14. April 1719 für erloschen erklärt und die Verschmelzung ihrer Anstalt mit der Staatspost angeordnet worden.

Aus der Darstellung der Entwickelung der Staatspost entnehmen wir, daß unter der Regentschaft Marias von Medicis durch Declaration vom 18. October 1616 allen Personen untersagt wurde, Relaispferde ohne Erlaubniß des General-Postmeisters zu miethen und daß eine Ordonnanz vom 13. December 1623 allen Personen, außer den Postmeistern, verbot, den Courieren und fremden Reisenden bei Vermeidung einer Contraventionsstrafe Pferde zu gestellen. Die Leitung des

Postwesens ward dem General-Postmeister übertragen, dem für den Verwaltungsdienst das erforderliche Personal zur Seite stand. Hiernach scheinbar erheblich älteren Datums, als das Deutsche Staats-bz. Landespostwesen, läßt die Französische Staatspost in ihrer Entwickelung während des 17. und 18. Jahrhunderts die Stetigkeit insofern vermissen, als ihr Betrieb nicht immer unter unmittelbarer Verwaltung des Staates stand, sondern längere Zeit hindurch an Privatunternehmer verpachtet war.

Auf die neuere und neueste Entwickelung des Französischen Postwesens ist hier nicht näher einzugehen, zumal dieselbe bereits mehrfach der Gegenstand ausführlicher Erörterungen im Postarchiv (vergl. Jahrgang I. S. 289 ff., 569 ff., 607 ff.) gewesen ist.

Dem Postwesen in den übrigen Staaten widmet das Buch nur einen verhältnißmäßig geringen Raum. Was das Deutsche Postwesen anbetrifft, so finden wir nur die Fürstlich Thurn und Taxissche Post kurz erwähnt. Ueber die Botenanstalten der Deutschen Städte, der Zünfte, des Hansabundes und über die für ihre Zeit gewiß musterhaften Posteinrichtungen der Deutschen Herrenmeister in Preußen, sowie über die Brandenburgische Post, aus welcher letzteren sich die Preußische und später die jetzige »Deutsche Reichspost« entwickelt hat, schweigt das Buch gänzlich. Ueberhaupt können wir die nur einige kurze Angaben enthaltende Darstellung des Postwesens in den fremden Staaten, selbst desjenigen in England, welchem der meiste Raum gewidmet ist, eine Geschichte des Postwesens nicht nennen. Die Englische Portotaxreform und die Einführung der Freimarken allein bilden, so hervorragend sie auch in der Geschichte des Englischen Postwesens sind, doch nur einen Theil derselben.

Wir erwähnten vorhin, daß der Verfasser mitunter bei der Darstellung bekannter Thatsachen einen Irrthum begehe. Das ist menschlich und wir wollen über Kleinigkeiten mit Herrn v. Rothschild nicht rechten. Aber staunen müssen wir, wenn wir S. 194 wörtlich Folgendes lesen:

> »Les princes actuels de la Tour et Taxis possèdent encore (1873 !?) comme fief impérial les Postes de la Hesse électorale, de Saxe-Weimar, de Saxe-Cobourg-Gotha, de Schwarzbourg-Sondershausen et Rudolstadt, pour partie; de Reuss (branche ainée et cadette), de Lippe, de Nassau, de Hohenzollern, de Hesse-Hombourg, de Frankfort-sur-le-Mayn, de Hambourg, Brême et Lubeck. Il (statt ils) payent à l'empire pour la jouissance du fief un fermage annuel. La direction générale de l'office de la Tour et Taxis a son siége dans la ville de Frankfort-sur-le-Mayn.»

Die Einverleibung von Kurhessen, Nassau, Hessen-Homburg und Frankfurt am Main in die Preußische Monarchie, die Abtretung der Postgerechtsame des Fürsten von Taxis an den Preußischen Staat vermittelst des Vertrages vom 28. Januar 1867, die Errichtung der Norddeutschen Bundespost, die Gründung der Deutschen Reichspost — durfte Herr v. Rothschild diese für die Geschichte der Post doch wahrlich nicht ganz unwesentlichen Thatsachen ignoriren? Sein Irrthum ist um so auffallender, als es außer Zweifel ist, daß die Veränderungen des Jahres 1866 in den staatlichen Besitzverhältnissen Deutschlands, wenn auch nicht unmittelbar, so doch mittelbar die Ursache des Deutsch-Französischen Krieges von 1870—71 gewesen sind.

Wenn das Journal des Débats, welches dem Buche einen besonderen Artikel gewidmet hat, sagt: »C'est ce livre que M. Arthur de Rothschild a écrit à l'usage des curieux, à l'usage des gens du monde et de ceux qui veulent apprendre autant de possible sans se donner trop de peine,« so stimmt dieses

Urtheil im Wesentlichen mit demjenigen überein, welches wir vorhin ausgesprochen haben; die angeführte Probe beweist indessen, daß der Nichtfachmann, wenn er den Angaben des Buches ohne Weiteres Glauben schenkt, von Herrn v. Rothschild gelegentlich weniger belehrt als irregeführt zu werden erwarten darf.

IV. Zeitschriften-Ueberschau.

Es enthalten:

1) Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nr. 1. 1874.
   Reminiscenzen aus der Weltausstellung. III. Eisenbahn von Europa nach Calcutta. Internationale Verbindung zwischen England und Frankreich. Zinsenzahlungen Amerikanischer Eisenbahnwerthe. Vereinsgebiet. Berliner Briefe. Bericht über die Verwaltung der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen und Luxemburg pro 1872. Oesterreichisch-Ungarische Correspondenz. Personal-Nachrichten. Ausland. Officielle Mittheilungen über Eisenbahn-Einnahmen im Monat November 1873. Anzeigen.

2) Beamten-Zeitung. (Zeitschrift des I. Allgemeinen Beamtenvereins der Oesterr. Ungar. Monarchie). V. Jahrgang. 1874. Nr. 1.
   1. Unsere Aufgaben. 2. Die Lebensversicherungs-Anstalten Oesterreich-Ungarns zu Ende 1872. 3. Aus dem Beamtenvereine. 4. Aus den Localvertretungen. 5. Wie ich dazu kam, Concessionär zu werden. Von C. F. Fellmann. 6. Allgem. Sprechsaal. 7. Geschäftszeitung. 8. Inserate.

3) Ocean Highways: The Geographical Review, edited by Clements R. Markham. January 1874. Nr. 10. Vol. I.
   Yemen. Recent attempts to find a direct trade-road to South-Western China. Aboriginal savages of Formosa. The exploration of the Rio Bermejo. The Livingstone Relief Expedition under Lieut. Cameron. Highways and byways of Naval History. Reviews: A. Whaling Voyage in Baffins Bay etc. Log Book: Geographical Notes, Correspondance. Proceedings of Geographical Societies at home and abroad.

4) Magazin für die Literatur des Auslandes, Nr. 5, vom 31. Januar 1874.
   Deutschland und das Ausland: Der Verfall der Deutschen Sprache. Künstlerleben in Italien. Oesterreich-Ungarn: Die Ungarische Literatur im Jahre 1873. England: Gründung einer neuen Shakespeare-Gesellschaft. Scandinavien: Schwedische Dichterkunst in Finnland. Frankreich: Die alten Geschichten-Erzähler in Frankreich. Kleine literarische Revue: Die Söhne des Herodes. Burns und Hebel. Reden von Pressensé und Bersier. Fontane's »Krieg gegen Frankreich«. Sprechsaal: England gegen, Frankreich für Rom. Wikinger-Fahrten. Hoffmann v. Fallersleben †.

Im Auftrage des Kaiserlichen General-Postamts herausgegeben von Dr. Katzler.

Berlin, Verlag und Druck der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. v. Decker).

Deutsches Postarchiv.

Beiheft

zum

Amtsblatt der Deutschen Reichs-Postverwaltung.

№ 3. Berlin, Februar. 1874.

I. Actenstücke und Aufsätze.

10. Die Beförderung der Zeitungen durch die Post.

Vorschläge zu einer Aenderung des jetzigen Verfahrens von einem technischen Postbeamten.

Die Postverwaltungen aller Länder leisten der periodischen Presse und dem literarischen Verkehre wesentliche Dienste, indem sie entweder den Bezug von Zeitungen und Zeitschriften vermitteln, oder doch die Versendung dieser Producte der Presse durch billige Beförderung derselben erleichtern. Besonders gewährt die Organisation des Zeitungswesens im Bereiche der Deutschen Reichs-Postverwaltung dem Publicum und den Verlegern große Vortheile und Bequemlichkeiten. Jede Reichs-Postanstalt nimmt Abonnements auf die zum Postdebit angemeldeten Zeitungen an und sorgt dafür, daß die bestellten Blätter ihr während der Abonnementsperiode regelmäßig und mit der schnellsten Postbeförderungs-Gelegenheit zugeführt, sowie daß etwa ausgebliebene Nummern ohne Verzug nachgeliefert werden. Die Postanstalten an den Verlagsorten veranlassen die Versendung der Zeitungen, erledigen die Reclamationen, rechnen mit den Debits-Postanstalten über die Abonnementsbeträge ab und befriedigen die Forderungen der Verleger. Hierzu kommt noch, daß an vielen Verlagsorten die zu versendenden Zeitungen bei den Postanstalten verpackt werden.

Diese mit der Annahme und Ausführung der Abonnements verbundenen Geschäfte, welche den eigentlichen postdienstlichen Verrichtungen nicht zugezählt werden

können, nehmen, besonders bei jedem Quartalwechsel, die Aufmerksamkeit und Thätigkeit der Beamten stark in Anspruch.

Für die Besorgung und Beförderung der Zeitungen bezieht die Postverwaltung eine Provision von 25 Procent des Preises, zu welchem der Verleger die Zeitung an die Post verkauft. Die Provision ist für die seltener als monatlich viermal erscheinenden Zeitungen auf 12½ Procent ermäßigt und im Minimum auf 4 Sgr. pro Jahr festgesetzt.

Für dieselbe Mühewaltung bei täglich erscheinenden politischen Zeitungen bezieht die Post die verschiedenartigsten Sätze, so daß die Beträge pro Nummer zwischen 0,69 und 2,19 Pfennigen variiren. Die täglich zweimal erscheinenden und zweimal zu versendenden politischen Zeitungen stehen bezüglich der Provision den täglich einmal erscheinenden Zeitungen ganz gleich. So wird z. B. von der National-Zeitung genau dieselbe Provision erhoben, wie von der Neuen Preußischen Zeitung, obwohl sich bei der Ersteren, da sie zwölfmal wöchentlich zu versenden ist, die Verpackungs- und Beförderungskosten gerade doppelt so hoch belaufen, als bei der nur sechsmal wöchentlich erscheinenden Neuen Preußischen Zeitung. Besonders auffallend ist die Ungleichheit, wenn die nicht politischen Zeitschriften mit in Betracht gezogen werden. Diese erscheinen zum größten Theile wöchentlich nur einmal und verursachen der Post viel weniger Arbeit, als die politischen Tageblätter, zahlen aber eine erheblich höhere Provision pro Nummer, und zwar von 3 bis zu 11 Pfennigen. Da die Zeitschriften nicht politischen Inhalts vorwiegend den Wissenschaften und Künsten gewidmet sind, oder Belehrungs- und Unterhaltungszwecken dienen, so erfüllt die zur Hebung der Cultur sonst auf allen Gebieten mitwirkende Post nicht ihre Aufgabe, wenn sie die Verbreitung solcher Blätter durch hohe Gebühren für die Besorgung und Beförderung derselben erschwert.

Das jetzige Provisionssystem hat auch unter den Verlegern der Zeitungen viele Gegner, insbesondere diejenigen, welche die zu versendenden Zeitungen selbst verpacken lassen. Wenngleich diese Verleger vorwiegend im eigenen Interesse die Verpackung übernommen haben, weil durch dieselbe Zeit für den Druck der Blätter gewonnen wird, so halten sie es doch nicht für gerechtfertigt, daß ihnen weder für den Aufwand an Arbeitskraft und Packmaterial eine Vergütung, noch ihren Zeitungen eine Ermäßigung der Provision zu Theil wird. Der Anspruch auf irgend welche Entschädigung für Ausführung der Verpackung muß aber abgewiesen werden, da die bestehenden gesetzlichen Bestimmungen über die Zeitungsprovision keinerlei Anhalt zur Gewährung einer Vergütung für diese Leistung darbieten.

Bei solcher Sachlage werden diejenigen Verleger, welche die Zeitungen unverpackt zur Post liefern, gegen eine Aenderung des bestehenden Verhältnisses sein, während auf der andern Seite die das Verpackungsgeschäft besorgenden Verleger eine Regulirung zu ihren Gunsten wünschen werden. Die Verpackung wollen und können die Letzteren wegen der damit verbundenen Vortheile nicht wieder aufgeben. Diese sind allerdings bei entsprechenden Einrichtungen ganz erheblich.

Als vorzüglich und mustergiltig kann das von der Expedition der Kölnischen Zeitung organisirte Verpackungs- und Versendungsgeschäft bezeichnet werden. Nachdem bei dieser Expedition die richtige Spedition für jede bestellte Zeitung ermittelt worden ist, erfolgt die Aufstellung der Versendungslisten. Es werden die für alle Postanstalten, von welchen Bestellungen eingegangen sind, vorgesehenen directen

Packete nach Coursen vertheilt, dann die auszuführenden weiteren Verpackungen für die Speditions-Postanstalten der Course und für die Eisenbahn-Postbüreaus der anschließenden Routen festgesetzt. Vor dem Beginne der Verpackung erhalten die damit beauftragten neun Arbeiter die gedruckten, nach den Versendungslisten geordneten und mit der Zahl der zu verpackenden Exemplare bezeichneten Etiquetten für die einzelnen Zeitungspackete. Das vollständig eingelernte Personal manipulirt beim Verpacken mit großer Schnelligkeit und Sicherheit, so daß ohne Uebereilung Erstaunliches geleistet wird. Von der Morgenausgabe läuft früh Punkt 8 Uhr der erste Bogen über die Presse, um 9½ Uhr, also nach 1½ Stunden sind 21,000 Exemplare gedruckt, in 1948 Packete eingeschlossen und abgesandt. Die Abendausgabe wird bereits von 4½ Uhr Nachmittags ab versandt, obwohl der Druck erst um 4 Uhr beginnt; die in der Zeit von 5 bis 8 Uhr Abends zur Absendung kommenden Exemplare sind dem Inhalte nach nicht vollständig übereinstimmend, da fortschreitend die neuesten Telegramme aufgenommen werden. Andere Zeitungsverleger, welche die Verpackung ganz oder theilweise selbst besorgen lassen, schließen die Zeitungen früher und sind dadurch in der Lage, sich mit dem Drucke so einzurichten, daß für das Verpackgeschäft mehr Zeit übrig bleibt und in Folge dessen weniger Arbeitskräfte in Anspruch genommen werden.

Eine Aenderung der jetzigen Einrichtung erscheint namentlich auch wegen der Ueberlastungen nothwendig, welche sich immer mehr in dem Geschäftsbetriebe derjenigen Stellen in den Centren des Deutschen Zeitungs-Verlags, in Berlin und Leipzig, fühlbar machen, von denen bei Ausführung der von den Debits-Postanstalten angemeldeten Abonnements die zu versendenden Zeitungen und Zeitschriften verpackt werden müssen. Die Verleger an den genannten Orten werden von dem seit Jahren bestehenden Verfahren, wonach sie die Blätter unverpackt zur Post liefern, nicht abgehen, auch die größeren politischen Zeitungen sich zur Uebernahme der Verpackung nicht entschließen wollen und mit wenigen Ausnahmen, selbst die seitens der Post gewünschte theilweise Verpackung ablehnen. Sie verzichten auf die vorerwähnten, namentlich bei der Kölnischen Zeitung hervortretenden Vortheile der Selbstverpackung, allerdings immer in der Voraussetzung, daß die Post auch fernerhin es ermöglichen werde, die unverpackt eingelieferten Zeitungen ebenso schnell zu expediren, als dies bei directer Verpackung und Versendung seitens der Verleger geschehen könnte. Bei dem Post-Zeitungsamte in Berlin und bei der Post-Zeitungsexpedition in Leipzig werden nun aber die Verpackungsgeschäfte bereits solchen Umfang genommen haben, daß jeder Zuwachs Verlegenheiten bereitet, und es werden voraussichtlich beide Institute nicht lange mehr im Stande sein, den Betrieb in der bisherigen Weise fortzuführen. Sollen sie die Verpackung aller, von Berlin und Leipzig aus zu versendenden Zeitungen und Zeitschriften auch ferner besorgen, so müssen entweder die Blätter erheblich früher eingeliefert werden, als es zur Zeit geschieht, oder die Absendung derselben wird nicht mehr mit den ersten, nach der Einlieferung sich bietenden Beförderungsgelegenheiten erfolgen können.

Das Berliner Post-Zeitungsamt läßt jetzt an einem Tage 168,720 Stück politische Zeitungen und 46,731 Stück Zeitschriften nicht politischen Inhalts verpacken, und zwar von den politischen Zeitungen des Morgens zwischen 2 und 7 Uhr 55,230 Stück und des Abends zwischen 5 und 8½ Uhr 113,490 Stück. Es werden des Morgens 2157 und des Abends 2581 einzelne Packete formirt, die

theilweise wieder zu größeren Bunden zu vereinigen sind. Die Arbeit drängt in den ersten Stunden der Verpackungsperioden so, daß sie von dem sehr reichlich bemessenen Personale kaum noch zu bewältigen ist. Eine weitere Theilung der Geschäfte würde nicht erleichternd wirken, sondern zu Verwirrungen führen; es kann daher der jetzige Zustand durch Aufwendung vermehrter Arbeitskräfte nicht verbessert werden. Eine Verschlimmeruug desselben, welche beim Wachsen der Anforderungen nicht abzuwenden wäre, würde aber in ganz Deutschland zu verspüren sein, da das Post-Zeitungsamt mit 2694 Deutschen Postanstalten in Verbindung steht und denselben Zeitungen zuzuführen hat.

Die eben erörterten Verhältnisse regen u. A. auch die Frage an, ob es nicht zweckmäßiger sein möchte, die Vermittelung von Zeitungs-Abonnements ganz aufzugeben und bezüglich der Versendung der Zeitungen solche Einrichtungen anzubahnen, wie sie in anderen Ländern, wo der Zeitungsverkehr ebenfalls von Bedeutung ist, bereits bestehen. Hierbei würden besonders das Französische und das Englische System in Betracht kommen.

In Frankreich ist die Beförderung aller Zeitungen politischen Inhalts gesetzlich der Postverwaltung vorbehalten. Diese verlangt von den Verlegern die Einlieferung der Zeitungen unter Streifband und mit der vollen Adresse derjenigen, denen sie zugeführt werden sollen; die Französischen Postanstalten haben mit der Annahme und Ausführung von Abonnements keine Befassung. Will Jemand eine Zeitung halten, die nicht an seinem Wohnorte erscheint, so wendet er sich entweder direct an den Verleger und übermittelt diesem den Abonnementsbetrag, oder er zahlt letzteren an einen Commissionair, welcher mit dem betreffenden Verleger in Verbindung steht und die Bestellung der Zeitung übernimmt.

Die Verleger senden allen Abonnenten, auch denjenigen, welche bei Commissionairen bestellt haben, die Zeitungen durch die Post direct zu. Sie präsentiren die zur Verpackung bestimmten, mit den Adressen bedruckten Streifen zwei Tage vor der Verwendung bei der Post und lassen dieselben hier mit dem Francostempel bedrucken, nachdem für jede zu versendende Nummer die Beförderungsgebühr bezahlt worden ist.

Diese Gebühr beträgt bei Zeitungen politischen Inhalts und bei Börsenblättern 4 Centimes bis zum Gewichte von 40 Gramm und 1 Cent. für je 10 Gramm mehr, bei allen anderen Journalen 2 Cent. bis zum Gewichte von 20 Gramm und 1 Cent. für je 10 Gramm mehr. In der Regel werden die Nummern einzeln verpackt. Sollen ausnahmsweise mehrere derselben unter einem Bande verschickt werden, so notirt der Verleger auf der Adreßseite des letzteren die Zahl, welche unmittelbar daneben von dem mit der Berechnung und Erhebung des Francos beauftragten Postbeamten in Buchstaben wiederholt wird. Es ist gestattet, zur Frankirung der Zeitungen Freimarken zu verwenden, doch wird dieses Verfahren als unbequem angesehen und für gewöhnlich nicht angewendet.

In den Expeditionen der Verleger erfordert das Falten der Zeitungen und das Umlegen der Bänder um die einzelnen Exemplare weniger Zeit, als dem Anscheine nach dazu erforderlich ist.

Diese Geschäfte werden mit großer Schnelligkeit besorgt, und zwar meistentheils von Frauen, welche sehr gewandt arbeiten, z. B. zum Aufbringen des Kleisters beim Befestigen der Streifen nicht einen Pinsel, welcher fortwährend genommen und wieder

weggelegt werden müßte, sondern in sehr geschickter Weise den kleinen Finger der rechten Hand benutzen.

Die Verleger sind verpflichtet, die Zeitungen unter Band nach Coursen zu verpacken und sowohl für diejenigen Orte, wohin mehr als 6 Exemplare zu senden sind, als auch für anschließende Routen besondere Bunde zu fertigen. Sie schicken die verpackten Zeitungen entweder nach den Bahnhöfen und führen sie hier den bureaux ambulants zu, oder die Ablieferung erfolgt an die Hauptpost. In beiden Fällen haben die Verleger die Kosten des Transports zu tragen. —

Einem solchen Betriebe gegenüber erscheint das in England jetzt bestehende Verfahren sehr einfach.

Früher waren in diesem Lande die Zeitungen mit einer hohen Steuer belegt und mußten, zum Zeichen der stattgehabten Bezahlung derselben, einen Stempel tragen. Dieser berechtigte eigenthümlicher Weise dazu, daß jede einzelne Zeitungsnummer innerhalb der nächsten 8 Tage nach ihrem Erscheinen im ganzen Königreiche von Ort zu Ort unter Streifband kostenfrei versandt werden durfte. Mit dem Wegfalle der Steuer und der gedachten Berechtigung ist die Beförderung der Zeitungen ganz frei gegeben worden.

Wenn dieselben per Post unter Band verschickt werden sollen, so zahlt der Absender, um die Vergünstigung der Portoermäßigung zu erlangen, für jede Zeitung eine Einschreibegebühr von 5 Schilling jährlich und dann für Beförderung jeder Nummer $\frac{1}{2}$ Penny.

Der Zeitungsvertrieb in großen Städten und zwischen solchen liegt fast ausschließlich in den Händen der »Newsvendors«. Dies sind Commissionaire, welche die Zeitungen in größeren Quantitäten von den Verlegern entnehmen, wobei ihnen ein Rabatt von 25 Procent des Preises, zu welchem die betreffenden Zeitungen in ganz England verkauft werden, gewährt wird. Sie lassen einen Theil der Zeitungen an ihre Abonnenten im Orte bestellen, ein anderer Theil bleibt für den Straßenverkauf reservirt, der Rest wird nach außerhalb an Newsvendors verschickt, mit denen sie in Verbindung stehen. In London haben die einzelnen Newsvendors das Versendungsgeschäft für bestimmte Routen übernommen. Die Zeitungen werden stationsweise verpackt, oft nur zusammengebunden, und dann den betreffenden Eisenbahnzügen zugeführt.

Auf den Hauptcoursen fungiren besondere Begleiter, welche unterwegs die Bunde an die zur Abholung derselben bereit stehenden Personen aushändigen; sonst besorgt das Zugpersonal die Ablieferung. Für diese Beförderung der Zeitungen zahlen die Newsvendors an die Eisenbahnverwaltungen entsprechende Vergütungen.

Um den Bezug ihrer Zeitungen nach kleinen, von den Eisenbahnen abgelegenen Orten zu erleichtern, befassen einzelne Verleger sich mit der Annahme und Ausführung von Abonnements. Die direct bestellten Zeitungen werden per Post unter Band versandt und kosten ungefähr ebenso viel, als bei Entnahme von den Newsvendors. Der Betrag des den Letzteren bewilligten Rabattes wird zur Deckung der Einschreibegebühr, des Portos und der Kosten für die Streifen verwendet.

Als charakteristisch für das Zeitungsgeschäft in London sei noch erwähnt, daß diejenigen Personen, welche auf den Straßen einzelne Zeitungen verkaufen, täglich zu bestimmter Stunde eine sogenannte Zeitungsbörse abhalten, indem sie zusammenkommen, um unter sich übrig gebliebene Zeitungen zu verhandeln oder auszutauschen.

Das Französische und das Englische System empfehlen sich in mancher Hinsicht und haben namentlich für die Postverwaltungen der beiden Länder unverkennbare Vortheile; es kann aber weder das eine noch das andere zur Einführung in Deutschland vorgeschlagen werden. Die Oesterreichische Postverwaltung hat zwar im Jahre 1851 bezüglich der innerhalb der Grenzen der Oesterreich-Ungarischen Monarchie erscheinenden und zu versendenden Zeitungen das Französische System ziemlich unverändert angenommen, indem sie die Vermittelung der Abonnements aufgab und sich die Beförderung der von den Verlegern unter Band einzuliefernden Zeitungen gegen Bezug einer Portogebühr vorbehielt, welche für die wöchentlich mehrmals erscheinenden Zeitungen auf 1 Neukreuzer = 2,4 Pfennige pro Exemplar, ohne Unterschied des Gewichts, normirt worden ist. Zu dieser Einrichtung mußte damals hauptsächlich deshalb geschritten werden, weil bei der Post-Zeitungsexpedition in Wien die Geschäfte einen solchen Umfang gewonnen hatten, daß dieselbe nicht mehr im Stande war, allen Anforderungen zu entsprechen.

Dem so gegebenen Beispiele kann aber die Deutsche Reichs-Postverwaltung nicht folgen, obwohl heute die Verhältnisse bei dem Post-Zeitungsamte in Berlin gewiß noch schwieriger sind, als diejenigen, welche im Jahre 1851 bei der Post-Zeitungsexpedition in Wien bestanden haben. In Deutschland würden Publicum und Verleger entschieden gegen die Annahme des Französischen Systems sein, einmal, weil dasselbe manche Unbequemlichkeiten für die Abonnenten im Gefolge hat, namentlich in vielen Fällen zu einem directen Verkehre mit den Verlegern zwingt, wenn es sich um Bestellung von Zeitungen oder um Beschaffung von ausgebliebenen Nummern handelt, und dann, weil dieses System den Verlegern weitgehende Verpflichtungen auferlegt und sie dadurch zwingt, den Preis der Zeitungen hoch zu halten.

Bei der Lage der periodischen Presse in Deutschland könnte für dieselbe die Einführung des Französischen Systems geradezu verderbenbringend sein. Besonders die Verleger von größeren politischen Zeitungen würden erhebliche Kosten aufzuwenden haben und müßten empfindliche Einbußen erleiden, Letzteres um so mehr, als sie aus dem in Frankreich und theilweise auch in Oesterreich zum Vortheile der Verleger florirenden Verkaufe einzelner Zeitungen einen nennenswerthen Ertrag nicht zu erwarten hätten, da in den Absatzbezirken der Deutschen Zeitungen das Publicum an die Abonnements gewöhnt ist und für den gelegentlichen Ankauf von Zeitungen wenig Neigung zeigt.

Das Englische System, wie es sich im Anschlusse an die großartigen Verkehrs- und Geschäftsverhältnisse des Landes entwickelt hat, würde in Deutschland noch viel weniger anwendbar sein, als das Französische; es bleiben daher für eine Aenderung in der Organisation des Zeitungsvertriebes im Deutschen Reiche andere Grundlagen zu suchen. Als solche sind unter Anderen in Anregung gekommen:

1. Die Vermittelung der Abonnements auf Zeitungen und Zeitschriften wird von der Deutschen Reichs-Postverwaltung beibehalten.
2. An Abonnements- und Beförderungsgebühren sind für jede zur Versendung gelangende Nummer

   a) im Gewichte bis 50 Gramm .... 1 Pfennig,
   b) bei höherem Gewichte .... 2 Pfennige,

mindestens jedoch für jede abonnirte Zeitung jährlich 5 Sgr. zu zahlen.

3. Die Verleger haben die zu versendenden Zeitungen in der Regel selbst verpacken zu lassen, und zwar nach den Notizen, welche ihnen auf Grund der Bestellungen zugefertigt werden, für jede Debits-Postanstalt besonders.

   Wenn ein Verleger von der Verpflichtung zur Verpackung entbunden zu sein wünscht, oder dieselbe nur theilweise ausführen will, so werden auf seinen Antrag die lose eingelieferten Zeitungen Seitens der Post gegen eine Vergütung von 5 Sgr. pro 1000 Nummern verpackt.

   Die Verpackungsgebühren, bei deren Festsetzung unter 500 Nummern nicht, über 500 Nummern für 1000 gerechnet werden, sowie die Abonnements- und Beförderungsgebühren haben stets die Verleger zu entrichten.

4. Die Kosten des Transports der Zeitungen bis zu den Post-Einlieferungsstellen tragen die Verleger.

Bei dem Verfahren nach diesen Vorschlägen würden zwar für einen Theil der politischen Zeitungen an Abonnements- und Beförderungsgebühren höhere Beträge zu zahlen sein, als jetzt an Provision, jedoch nur bis zur Ausgleichung des bestehenden Mißverhältnisses zwischen Leistung und Entgelt. Die gedachten Gebühren sind gegen die in Frankreich, England und Oesterreich allein für die Beförderung der Zeitungen normirten Sätze immer noch äußerst niedrig und überhaupt so bemessen, daß sie für das Zeitungs-Verlagsgeschäft nicht drückend sein könnten. Es kommt hierbei namentlich auch in Betracht, daß die Inseraten-Beilagen, welche doch vorzugsweise eine Einnahmequelle der Verleger bilden, von der Post jetzt gewissermaßen unentgeltlich befördert werden.

Die Beibehaltung der Einrichtung, wonach die Postverwaltung auf ihre Kosten die Verpackung der Zeitungen zum Vortheile einzelner Verleger besorgen läßt, ist bei unparteiischer Beurtheilung der in Betracht kommenden Verhältnisse von keiner Seite zu befürworten. Diejenigen Verleger, deren Geschäftsbetrieb auf die Verpackung nicht berechnet ist und denen daher die Ausführung große Schwierigkeiten bereiten würde, werden aber wünschen und es in ihrem Interesse für durchaus nothwendig halten, daß das Verpackungsgeschäft auch ferner ganz oder zum Theil der Post, selbstverständlich gegen Zahlung einer Entschädigung, überlassen bleibe.

In der gewiß berechtigten Voraussetzung, daß die Deutsche Reichs-Postverwaltung auf jeden Gewinn aus dem Verpackungsgeschäfte verzichten würde, ist in dem Vorschlage für die event. einzuführenden Verpackungsgebühren ein sehr mäßiger Satz, bei welchem kaum die Deckung der Selbstkosten gesichert wäre, angenommen worden.

Das System auf den Grundlagen, wie sie im Vorstehenden angedeutet sind, dürfte den Anforderungen genügen, welche die Postverwaltung stellen muß, und würde dabei für die Verleger der Zeitungen und für das Publicum vortheilhafter sein, als jedes andere.

11. Das neue Italienische Postgesetz.

Vom Herrn Geheimen expedirenden Secretair Frank in Berlin.

Die rege Thätigkeit, welche die gesetzgeberischen Factoren des neu erstandenen Italienischen Einheitsstaates entwickeln, hat mit dem Beginne dieses Jahres u. A. auch für das dortige Staatspostwesen einige Neuerungen geschaffen, welche so eigenartige, von der Praxis anderer Europäischer Postverwaltungen abweichende Einrichtungen in sich schließen, daß sie auch in weiteren postalischen Kreisen Interesse zu erregen geeignet sind.

Neben den Modificationen des Zeitungs-Versendungsverkehrs und einigen Abänderungen der bisherigen Brieftaxe scheint das obengedachte Italienische Postgesetz vom 23. Juni 1873, das mit dem 1. Januar dieses Jahres in Kraft getreten ist, vornehmlich den Zweck zu verfolgen, den Geldverkehr in erheblicherem Maße, als dies bisher durch Benutzung des, wenn auch in steter Zunahme begriffenen Postanweisungs-Verfahrens der Fall gewesen ist, auf die Staatsposten herüber zu lenken.

Die specielle Ausführung des aus 16 Artikeln bestehenden Gesetzes ist durch ein Reglement von 30 Artikeln, welchem hinwiederum eine längere Instruction für die Postanstalten beigegeben ist*), bestimmt.

Die ersten Artikel des Gesetzes beziehen sich auf den Zeitungsverkehr. In Artikel 1 wird der Postzwang für die Versendung von Zeitungen und periodischen Druckschriften aufgehoben.

Die bisherige Taxe für Zeitungen (1 Centesimo für jedes Exemplar und je 40 Grammen) bleibt nach Artikel 2 aufrecht erhalten. Hierbei unterliegen aber die Zeitungsbeilagen derselben Taxe wie die Hauptblätter. Eine wesentliche Erleichterung für die Postanstalt besteht ferner darin, daß die Zeitungen von den Verlegern in nach Postrouten und Postorten sortirten und überschriebenen Packeten zur Post aufgeliefert und zum Voraus frankirt werden müssen. Nicht vorsortirte und verpackte Zeitungen unterliegen dagegen dem doppelten, gleichfalls zum Voraus zu entrichtenden Porto von 2 Centesimi pro Exemplar und je 40 Grammen, und müssen durch den Briefkasten bei der Postanstalt oder durch die besonderen für Zeitungen und Drucksachen bestimmten Briefkasten zur Auflieferung kommen.

Die Entrichtung der Postversendungsgebühr für Zeitungen ist außerdem auch im Abonnement zulässig. In dieser Beziehung gilt jedoch als Grundsatz, daß dadurch nicht eine Ermäßigung der Gebühr gegenüber der Bezahlung nach einzelnen Exemplaren, sondern nur ein einfacherer Zahlungsmodus herbeigeführt werden soll. Die Abonnementsgebühr ist zum Voraus in monatlichen Raten zu bezahlen; eine Kündigung des Abonnements kann unter gewissen Voraussetzungen von beiden Seiten auch während der, in der Regel halbjährlichen Abonnementsperiode erfolgen.

*) Die in beiden letzteren Erlassen enthaltenen Bestimmungen werden, der besseren Uebersichtlichkeit wegen, bei nachstehender Darstellung im Zusammenhange mit den eigentlichen Gesetzesvorschriften berücksichtigt werden.

Es folgen sodann Bestimmungen, welche sich auf den Briefportotarif beziehen. Nach Art. 4 wird das einfache Briefgewicht ebenso wie im Deutschen Reichspostgebiet, auf 15 Grammen erweitert. Ueber diese Gewichtsgrenze hinaus unterliegen dagegen je 15 Grammen oder ein Bruchtheil davon dem vollen Porto eines einfachen Briefes.

Muster und Waarenproben werden den einzeln aufgelieferten periodischen Zeitschriften gleichgeachtet und unterliegen einer Taxe von 2 Centesimi für 40 Grammen oder einen Bruchtheil davon. Derartige Sendungen müssen frankirt zur Post eingeliefert werden, anderen Falles findet deren Beförderung nicht statt. Das höchste zulässige Gewicht für dieselben ist 300 Grammen, für nicht periodische Druckschriften 5 Kilogramm*). Die Bestimmungen hinsichtlich der Verpackung und Beschaffenheit der erwähnten Sendungen entsprechen im Allgemeinen den betreffenden Deutschen Vorschriften. Jedoch sind Mustersendungen mit roher oder gesponnener Seide nur bis zum Gewicht von 100 Grammen zulässig, Mustersendungen mit Gegenständen von Gold oder Silber dagegen von der Postbeförderung gänzlich ausgeschlossen.

Mit Art. 5 beginnen die auf die Beförderung von Werthsendungen bezüglichen Bestimmungen des Gesetzes.

Für Briefe mit declarirtem Werth sind außer dem gewöhnlichen Franco und der Recommandationsgebühr, 20 Centesimi für je 100 Lire oder einen Bruchtheil davon vom Absender zu entrichten. Das wirkliche Vorhandensein des declarirten Werthes im Briefe soll von der Postanstalt festgestellt werden. Bei Postanstalten 2. Klasse, bei welchen nur ein einziger Beamte fungirt**), kann eine Aufgabe von Briefen mit declarirtem Werth nur dann stattfinden, wenn die Aufnahme dieses Dienstzweiges von der Ortsbehörde verlangt und von Letzterer zugleich die Verpflichtung übernommen wird, einen Gemeindebeamten zu bestellen, welcher bei der Abfertigung und der Decartirung von Geldbriefen behufs der gemeinschaftlichen Feststellung des Werthinhaltes stets gegenwärtig sein muß. Die Entscheidung über die desfallsigen Anträge der Gemeindebehörden ist der General-Postdirection vorbehalten.

Im Uebrigen kann die Aufgabe von Briefen mit declarirtem Werth überhaupt nur stattfinden:

a) bei den Provinzial-Postdirectionen:

nach anderen Orten mit einer Provinzial-Postdirection bis zum Betrage von	5000 Lire,
nach Orten mit einer Postanstalt 1. Klasse bis	3000 »
nach Orten mit einer Postanstalt 2. Klasse bis	1000 »

b) bei den Postanstalten 1. Klasse:

nach Orten mit einer Provinzialdirection oder einer Postanstalt 1. Klasse bis	3000 »
nach Orten mit einer Postanstalt 2. Klasse bis	1000 »

*) Die auffallende Höhe dieses Maximalgewichts findet ihre Erklärung in dem Umstande, daß Italien ein Staatsfahrpost-Institut, das sich der Beförderung von Päckereien unterzieht, nicht besitzt.

**) Vergleiche Postarchiv 1873, Seite 460.

c) bei den Postanstalten 2. Klasse:

nach allen anderen Postorten ohne Unterschied bis...... 1000 Lire.

Durch das Reglement ist das Verfahren, welches zur Feststellung des Werthinhaltes in Anwendung zu kommen hat, des Näheren vorgeschrieben.

Bei den Provinzial-Postdirectionen liegen die betreffenden Verrichtungen der Kasse ob*). Der Absender eines Briefes mit Werthdeclaration hat den Brief nebst Couvert, sein Petschaft und zwei gleichlautende, mit seinem vollen Namen oder seiner Firma unterzeichnete Declarationen, enthaltend die nähere Bezeichnung der Werthobjecte, der Nummern der Banknoten ꝛc. bei der Post zu präsentiren. Der Kassirer oder sein Stellvertreter vergleicht die Werthobjecte mit der Declaration und der Angabe auf der Adresse des Briefes, unterzeichnet sodann auch seinerseits beide Exemplare der Declaration und verpackt die Werthgegenstände und ein Exemplar der Declaration derart in das Couvert, daß die Werthgegenstände in die Declaration und den Brief eingehüllt sind. Zur gänzlichen Befestigung des Inhalts wird sodann durch die Mitte des Briefs, unter Durchstechung desselben und seines Inhalts mit einer Nadel, ein von der Postverwaltung zu liefernder Faden in den Landesfarben (weiß, roth, grün) gezogen, dessen beide Enden auf der Siegelseite in zwei in der Diagonale gegenüber liegenden Ecken mit dem Petschaft des Absenders angesiegelt werden. Die vier Klappen des Couverts und der durchgezogene Faden werden demnächst noch mit zwei Abdrücken des Siegels der Postanstalt befestigt. Sofern der Umfang des Briefes oder die Beschaffenheit des Inhaltes dessen Durchstechung nicht zuläßt, wird der Brief mit dem Faden vierfach kreuzweise umschlungen und in der oben beschriebenen Weise versiegelt. Das zweite Exemplar der Declaration bleibt bei der Postanstalt und wird von derselben aufbewahrt. Bei der Frankirung des Briefes hat der betreffende Beamte die Marken auf der Adreßseite, unter Freilassung kleiner Zwischenräume, aufzukleben.

Bei den Postanstalten 1. Klasse sind die obenbeschriebenen Verrichtungen von dem Vorsteher oder dessen Stellvertreter, bei den Postanstalten 2. Klasse von dem Vorsteher in Gemeinschaft mit dem betreffenden Gemeindebeamten vorzunehmen. Letzterer hat sich außerdem von der richtigen Verpackung des Geldbriefs in das betreffende Briefbund und von dessen Absendung persönlich zu überzeugen.

Deutsche Postbeamte, welche die einfache Annahme von Geldsendungen ohne Beschränkung des Werthinhalts bei allen Postanstalten des Deutschen Postgebiets als etwas durchaus Naturgemäßes und Selbstverständliches anzusehen gewohnt sind, werden es einigermaßen schwer finden, sich von der Nothwendigkeit und der Ausführbarkeit dieser Bestimmungen des Italienischen Gesetzes zu überzeugen, welche den Geldverkehr der Post in jeder Hinsicht so weitgehenden Beschränkungen unterwerfen.

Es folgen nunmehr einige Vorschriften, denen, wenn ihr sachlicher Werth zweifelhaft erscheint, mindestens das Verdienst nicht abgesprochen werden kann, daß sie die Postgesetzgebung mit ganz neuen Einrichtungen bereichern.

Im Art. 10 wird die Postverwaltung ermächtigt, Personen-Recognitionsbillets (biglietti di ricognizione personale) auszustellen. Auf eine bestimmte Person lautend, haben diese Billets oder vielmehr Bücher den Zweck, den Inhaber zur Empfangnahme

*) Vergleiche a. a. O. Seite 459.

von Werthsendungen aller Art bei jeder Postanstalt ohne Weiteres zu legitimiren. Die Benutzung derartiger Recognitionsbillets ist jedoch nicht obligatorisch, sondern es steht dem Publicum frei, den Nachweis der Empfangsberechtigung in bisheriger Weise beizubringen.

Die Recognitionsbillets werden zu je 10 Stück nebst Coupons in Form kleiner Büchelchen zum Preise von 1 Lira ausgegeben. Die Einzelmarken à 10 Centesimi sind auf Billet und Coupon derart aufgeklebt, daß bei der Abnahme des ersteren die Marke in der Mitte durchgerissen werden muß. Auf der Rückseite des bei Empfangnahme einer Werthsendung an die Postanstalt abzugebenden Billets befindet sich eine vom Empfänger zu vollziehende Empfangsbescheinigung. Je ein Billet berechtigt jedoch nur zur Entgegennahme einer Sendung.

Die Recognitionsbillets können nur von Provinzial-Postdirectionen, welche ihren Sitz in einer Provinzial-Hauptstadt haben, ausgegeben werden. Der Antragsteller muß dem Director, Kassirer und Controleur der Provinzial-Postdirection von Person bekannt sein oder Documente beibringen, welche über seine Person keinen Zweifel lassen. Auf Grund von Paßkarten und ähnlichen Documenten, welche, wie das Reglement ausspricht, leicht gefälscht werden oder in den Besitz Unberechtigter gelangen können, sollen Recognitionsbillets nicht ausgestellt werden.

Die bei der Ausfertigung der mehrerwähnten Billets vorgeschriebenen, ziemlich minutiösen und zeitraubenden Verrichtungen liegen dem Director, dem Kassirer und dem Controleur gemeinschaftlich ob. Für die Aufbewahrung der Blanco-Formulare hierzu und des betreffenden Marken-Entwerthungsstempels ist dagegen der Director allein verantwortlich. Sofern Seitens des Betheiligten die Annullirung ihm abhanden gekommener Recognitions-Billets verlangt wird, müssen alle Postanstalten des Königreichs, bei welchen dieselben etwa unrechtmäßiger Weise zur Präsentation gelangen könnten, durch gedrucktes Circular, unter Umständen sogar telegraphisch mit entsprechender Benachrichtigung versehen werden. Die Kosten dieses Verfahrens fallen dem Antragsteller zur Last.

Als eine Art von theilweisem Ersatz für das Institut der Postsparkassen, dessen Einführung auch in Italien schon seit längerer Zeit im Plane liegt, nach den im Senat neuerdings gepflogenen Erörterungen*) aber zunächst wohl kaum in Aussicht steht, werden durch Art. 12 des Gesetzes besondere Post-Creditbriefe (titoli di credito postale) eingeführt. Danach können, außer der Einzahlung auf Postanweisungen, Geldbeträge bei den Provinzial-Postdirectionen auch gegen Creditbriefe deponirt werden, auf Grund deren sodann die Abhebung in größeren oder kleineren Summen, jedoch ohne Zinsenvergütung, bei beliebigen Postanstalten des Königreichs innerhalb eines Zeitraums von fünf Jahren erfolgen kann. Derartige Post-Creditbriefe können bei den Provinzial-Postdirectionen 1. Klasse bis auf Höhe von je 10,000 Lire, bei den übrigen Provinzial-Postdirectionen bis zu 3000 Lire ausgestellt werden. Das Minimum der Einzahlung ist 200 Lire. Die Zurücknahme der Deposita kann nur in Beträgen von 50 Lire und darüber, jedoch von nicht mehr als:

2000 Lire bei den Provinzial-Postdirectionen 1. Klasse,
1000 » » » übrigen Provinzial-Postdirectionen,
200 » » allen anderen Postanstalten erfolgen.

*) Postarchiv 1873, Seite 628.

Die Gebühr für einen Creditbrief beträgt:

bei Einlagen bis zu 1000 Lire — 50 Centesimi für je 100 Lire oder einen Bruchtheil davon,

für die weiteren Einlagebeträge über 1000 Lire — 25 Centesimi für je 100 Lire oder einen Bruchtheil davon.

Die Creditbriefe werden nur auf den Namen des Einzahlers ausgestellt und können an Dritte nicht überlassen werden. Das Verfahren bei der Ausstellung derselben ist ähnlich wie das obenbeschriebene bei Ausstellung von Recognitionsbillets, jedoch noch wesentlich complicirter. Auch hierbei ist, unter genauer Feststellung des Namens oder der Firma des Einzahlers, die gemeinschaftliche Bethätigung des Directors, Kassirers und Controleurs vorgeschrieben. Die Form der Creditbriefe ist gleichfalls derjenigen der Recognitionsbillets ähnlich, nur bestehen die Büchelchen nicht aus 10, sondern aus 52 Blättern. Der Einzahler muß die erste Postanstalt, bei welcher er einen Betrag abzuheben beabsichtigt, bezeichnen; diese wird auf dem ersten Blatt des Büchelchens vermerkt. Die übrigen Theilzahlungen können sodann bei beliebigen anderen Postanstalten erhoben werden.

Jene erstbezogene Postanstalt wird von der Ausstellung des primo loco auf sie lautenden Creditbriefs benachrichtigt. Bevor diese Benachrichtigung dort eingegangen ist, darf eine Zahlung unter allen Umständen nicht geleistet werden. Wünscht dagegen der Inhaber des Creditbriefs die erste Rate bei einer anderen, als der ursprünglich von ihm angegebenen Postanstalt zu erheben, so bedarf es hierzu einer speciellen Genehmigung Seitens derjenigen Provinzial-Postdirection, in deren Bezirk die ursprünglich bezogene Postanstalt liegt. Von dieser Provinzialdirection wird sodann das Erforderliche wegen der Umschreibung des Creditbriefs und der Benachrichtigung der betheiligten beiden Postanstalten wahrgenommen.

Die dem Reglement beigegebene Instruction für die Postanstalten enthält u. A. die Bestimmung, daß Creditbriefe als in Gold oder Silber zahlbar nicht ausgestellt werden können*).

Diejenigen Beträge, welche nach Ablauf von fünf Jahren, vom Tage der Einzahlung an gerechnet, noch nicht abgehoben sind, verfallen dem Fiscus.

Schließlich bestimmt das vorliegende Gesetz, daß der durch das Gesetz vom 5. Mai 1862 festgesetzte Termin für die allgemeine Durchführung regelmäßiger Postverbindungen bis Ende des Jahres 1875 ausgedehnt werde.

Als die Italienische Regierung die Territorialposten der früheren Kleinstaaten Italiens übernommen hatte, wurde durch das bezeichnete Gesetz vom 5. Mai 1862 decretirt, daß die Wohlthat einer geregelten Postverbindung im Verlaufe des nächsten Decenniums, d. h. bis spätestens Ende 1873, sämmtlichen Gemeinden des Königreichs zu Theil werden solle.

---

*) Diese Bestimmung findet ihre Erklärung in den gegenwärtigen Italienischen Geldwährungs-Verhältnissen. Seit Ende des Jahres 1866 ist für Papiergeld der Zwangscours eingeführt worden, wodurch die Werthmetalle aus dem gewöhnlichen Verkehre fast ganz verschwunden sind. Um wenigstens die kleineren Münzen möglichst in Umlauf zu halten, besteht die Bestimmung, daß Zahlungen an öffentliche Kassen in dem betreffenden genau abgezählten Betrage geleistet werden müssen, weshalb auch an diesen Kassen auf etwaige überschießende Beträge gar nicht herausgegeben wird.

Der Hinzutritt neuer Provinzen hat der Italienischen Postverwaltung, trotz ihrer unter den schwierigen finanziellen Verhältnissen doppelt anerkennenswerthen Bemühungen, die Möglichkeit benommen, der gestellten Aufgabe innerhalb jener Frist gerecht zu werden. Nach dem vor einiger Zeit erschienenen Verwaltungsberichte der Italienischen General-Postdirection für das Jahr 1871*) waren noch am Ende des ebengedachten Jahres nicht weniger als 2400 Gemeinden ohne jegliche Postverbindung.

Wer die Resultate der Italienischen Postverwaltung, namentlich aus den letzten Jahren, einer näheren Betrachtung unterzieht, kann sich der Einsicht nicht verschließen, daß auch dieser Verwaltungszweig rüstig auf dem Pfade fortschreitet, welchen das junge Königreich zur Erreichung und Behauptung der unter den Europäischen Culturvölkern ihm gebührenden Stellung sich vorgezeichnet hat.

Ob das vorstehend besprochene neue Postgesetz in finanzieller Beziehung diejenigen Erfolge haben wird, welche der Postverwaltung als Aequivalent für die zufolge der mannigfaltigen complicirten Vorschriften zum Theil jedenfalls nicht unerheblichen neuen Arbeitsleistungen zu wünschen sind, wird erst die Erfahrung lehren. Größere Hoffnungen für die finanzielle Seite der von ihr vertretenen Verkehrsanstalt darf wohl die Italienische Postverwaltung hegen, wenn der unter den zahlreichen Minghetti'schen Finanzplänen enthaltene Vorschlag wegen Aufhebung der Portofreiheit, welche gegenwärtig, außer den zahlreichen privilegirten Personen, 385 Anstalten und Körperschaften genießen, zum Gesetz geworden sein wird.

---

12. Die Straßen und Wege in Frankreich.

Vom Herrn Ober-Postdirections-Secretär Löper in Straßburg i. Elsaß.

Die Zeichnungen, Karten und Modelle, welche die Verwaltung der Brücken und Chausseen Frankreichs zur Weltausstellung nach Wien gesandt hatte, waren von einem Text begleitet, der von verschiedenen Ingenieuren redigirt und auf Veranlassung des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten in einem gedruckten Catalog aufgenommen war. Zu diesem Text gehörte unter Anderem auch eine nach amtlichen Quellen gearbeitete historische und statistische Studie über die verschiedenen Verkehrswege Frankreichs, die einer großen Karte über die gedachten Wege (conf. Post-Archiv 1873 S. 553) zur Erläuterung diente und von dem bei der Centralverwaltung beschäftigten Ingenieur Felix Lucas herrührt. Da die erwähnte Studie allgemeineres Interesse besitzt, so ist davon ein Separat-Abdruck veranstaltet worden, welcher den Titel führt: »(Exposition universelle à Vienne en 1873) Étude historique et statistique sur les voies de communication de la France d'après les documents officiels par M. Felix Lucas.« Dieses Werk behandelt in fünf Abtheilungen: 1) die Straßen, Wege und Brücken, 2) die Eisenbahnen, 3) die innere Schifffahrt,

---

*) Die ausführlichere Mittheilung dieses Berichts, welcher namentlich einige interessante Aufschlüsse über das Postwesen im früheren Kirchenstaate enthält, wird in einer der nächsten Nummern des Postarchivs erfolgen.

4) die Meereshäfen und 5) die Leuchtthürme und Baken; das Jahr 1870 bildet die chronologische Grenze desselben.

Von besonderem Werthe sind die ergiebigen geschichtlichen Mittheilungen der Schrift über die Entwickelung des Französischen Straßenwesens. Von Wegen, welche vor der Eroberung Galliens durch die Römer hergestellt worden waren, findet sich heutzutage keine Spur vor; auch hat die Geschichte in Betreff solcher Wege keine unzweifelhafte Urkunden aufbewahrt. Nichtsdestoweniger scheint die Existenz derselben sowohl durch die häufigen Wanderungen, als auch durch den Gebrauch von Wagen und Karren zu Kriegszwecken hinreichend beglaubigt zu sein.

Unter der Römischen Herrschaft wurde Gallien von großen Militairstraßen durchschnitten, welche die Handelsverbindungen und die Verwaltung des eroberten Landes erleichterten. Augustus hatte die Stadt Lyon mit Italien, über die Alpen hinweg, durch zwei Straßen verbunden, von denen die eine, in der Richtung durch das Aoster Thal, sogar von Wagen benutzt werden konnte. Sein Schwiegersohn Agrippa ließ von derselben Stadt aus vier Hauptstraßen herstellen, welche folgende Richtung hatten: nach der Nordsee (durch die Thäler des Rheins und der Maas), nach dem Aermel-Meer (über Autun, Troyes, Châlons, Reims, Soissons und Amiens), nach dem Atlantischen Ocean (über Limoges, in der Richtung nach Saintes und Bordeaux und nach dem Mittelländischen Meere (durch das Rhone-Thal).

Diese Hauptstraßen, welche während der drei folgenden Jahrhunderte vermehrt wurden, besaßen Stationen, welche reichlich mit Lebensmitteln, Proviant aller Art, Pferden und Mauleseln zum Gebrauche der Couriere und Kaiserlichen Commissare versehen waren. Andere weniger wichtige Straßen waren für die ländlichen Gegenden und die Badeorte bestimmt.

Bei der Herstellung dieser Straßen wurden die benachbarten Orte zur Mitwirkung herangezogen, der Hauptsache nach wurde sie aber von den Truppen bewirkt. Der Ueberfluß der dabei verwendeten Materialien und die Vollkommenheit der Handarbeit bezeugen, daß die Römer über eine beträchtliche Zahl von Arbeitern verfügt haben müssen.

Eine Schicht grob behauener Steine von einer Stärke von ungefähr 30 Centimetern bildete den Grund (statumen), der auf einer Lage Sand und Kalkmörtel ruhte. Derselbe war mit dem rudus, einer Lage zerkleinerter und mit Cement versetzter Steine von 20 Centimeter Stärke bedeckt. Der nucleus aus fetter geschlagener Erde bildete endlich über der vorgedachten Lage eine Art Ueberzug. Bisweilen lag auf dem nucleus noch eine obere Kruste (summa crusta) aus Kieselsteinen, welche durch Mörtel verbunden waren.

Die Länge der Militair- oder Hauptstraßen, welche während der Gallisch-Römischen Periode hergestellt waren, betrug mindestens 15,000 Kilometer, die Länge der anderen Wege war wahrscheinlich noch beträchtlicher. Auch eine beträchtliche Zahl steinerner Brücken von bemerkenswerther Solidität hatten die Römer hergestellt, von denen einige noch gegenwärtig vorhanden sind.*)

Nach dem Sturze der Römischen Herrschaft vernachlässigten sowohl die Germanischen Eroberer als auch die Besiegten den Gebrauch der Straßen und

*) Man kann beispielsweise die Brücken von Battant (Depart. Doubs), von Sommières (Depart. Gard), von Moret und Souppes (Depart. Seine und Marne) anführen.

die Unterhaltung derselben fast gänzlich. Die Zerstückelung des Territoriums und die Unbeständigkeit der localen Herrschaften verschlimmerten unter den merovingischen Franken-Königen noch die Lage. Die Geschichte erwähnt nur wenige Verordnungen, welche dazu dienen sollten, die auf den öffentlichen Wegen verübten Uebergriffe zu bekämpfen. Karl der Große setzte Commissare ein, welche beauftragt waren, die Straßen zu untersuchen und die nothwendigsten Arbeiten an denselben anzuordnen. Seine Nachfolger versuchten die alte Gewohnheit wieder herzustellen, wonach die Bevölkerung, unter Aufsicht der Grafen und ihrer Beamten, die Brücken und Straßen herzustellen, zu verbessern und dauernd zu unterhalten hatte. Niemand war von diesem Bann befreit. Der nach und nach erfolgende Verfall der Centralmacht, die widerrechtliche Besitznahme der Regalrechte und die Fortdauer der inneren Kriege trugen indessen wesentlich dazu bei, die Handelsverbindungen zu erschweren; die Straßen verloren, da sie nicht unterhalten wurden, vollständig ihre Wegsamkeit.

Der christliche Glaube gab das Signal zu einer Reaction gegen diese beklagenswerthe Vernachlässigung. Märkte und Messen entstanden an Wallfahrtsorten von Bedeutung, und der Reisebetrieb, zunächst durch das religiöse Gefühl angeregt, wurde unter dem Einflusse der materiellen Bedürfnisse verallgemeinert. Ein ausgedehntes Ziel wurde demselben alsdann durch die Kreuzzüge angewiesen. Diese weitreichenden Unternehmungen ließen die Wiederherstellung von Straßen als eine Nothwendigkeit erscheinen; man sah nunmehr die klösterlichen Orden, die Herren und die freien Städte sich beeilen, für die Herstellung der nothwendigsten Arbeiten Sorge zu tragen.

Die Erhebung des Wegegeldes, dessen Ursprung in Gallien bis in die Epoche der Römischen Herrschaft zurückdatirt, lieferte die einzigen regelmäßigen Geldmittel, deren man zur Herstellung und Unterhaltung der erforderlichen Werke bedurfte; diese Geldmittel wurden oft noch ihrer eigentlichen Bestimmung entfremdet, da sie den betreffenden Concessionirten zum persönlichen Vortheil gereichten. Die milden oder durch fromme Beweggründe gewidmeten Gaben waren auch von einiger Wichtigkeit, denn man betrachtete die Anlegung und Verbesserung von Wegen ebenso als verdienstliche Werke, wie die Herstellung von Brücken über Flüsse. Vorzugsweise aus dem Gesichtspunkte der Nützlichkeit der zuletzt erwähnten Werke wurde der berühmte Orden der brückenbauenden Brüder (Frères Pontifes) gegen Ende des 12. Jahrhunderts durch den heiligen Benezet, Erbauer der Brücke von Avignon, begründet. Ein Jahrhundert später stellten diese Ordensgeistlichen, unter Mitwirkung eines Frauen-Ordens, die Brücke zum Heiligen Geist über den Rhone her. Die Geschichte bezeichnet außer den Erwähnten noch mehrere Mönche, welche eine Thätigkeit als Ingenieure ausübten und große Brücken herstellten.

Sehr hinderlich für die Vervollkommnung des Straßenwesens war der Umstand, daß die Großgrundbesitzer als Lehnsträger einen Theil der Königlichen Regierungsrechte sich angeeignet hatten. Auch die Befugnisse, welche sich auf das Wegewesen bezogen, wurden theils von Beamten der Lehnsherren, theils von Königlichen Obrigkeiten ausgeübt, woraus unzählige Conflicte entstanden. Die Abgesandten des Königs, welche den Auftrag erhielten, die Mißbräuche abzustellen, machten bisweilen von demselben Gebrauch, um persönliche Erpressungen zu bewirken.

Ein solches Zusammentreffen von Umständen mußte natürlich ganz besonders

ungünstig auf den Zustand der Straßen und die Sicherheit der Reisenden einwirken. Trotzdem kam seit dem dreizehnten Jahrhundert ein Transportdienst von Boten auf, welche im Dienste des Universität in Paris standen. Auf Grundlage dieser Verbindungen schuf Ludwig XI. Postverbindungen und dehnte dieselben auf alle Straßen aus, welche nach der Gewohnheit den Namen von »großen Wegen« erhalten hatten. Einige Jahre später führte Carl VIII. in Frankreich den Gebrauch der Kutschen und Carossen ein; Vehikel dieser Art wurden dem Publicum fortan zur Disposition gestellt.

Im sechszehnten Jahrhundert ward die Ausübung der Polizei sowie auch die Unterhaltung der letzteren eine der Hauptsorgen der Königlichen Autorität. Die Verordnung vom 20. October 1508 (Ludwig XII.) fügte den aus alter Zeit her bestehenden Befugnissen der Schatzmeister Frankreichs (trésoriers de France) noch diejenige bei, alle Straßen, Wege, Brücken, Steinpflaster, Häfen und Ueberfahrtsstellen des Königreichs zu beaufsichtigen, um den Zustand derselben und ferner denjenigen Theil festzustellen, dem die Pflicht der Herstellung der nothwendigsten Reparaturen oblag. Das Edict vom September 1535 autorisirte die Amtleute (baillis), Seneschalle und andere Richter, die als nothwendig erkannten Arbeiten an den Mindestfordernden zu vergeben, falls die Unausführbarkeit derselben durch die Besitzer des Wegezolls festgestellt war, und alsdann die Bedingungen des abzuschließenden Vertrags, trotz jeder Opposition, bis zur Vollendung der Werke ausführen zu lassen. Das Edict vom Januar 1583 legte den Beamten, welche die Aufsicht über die Gewässer und die Wälder zu führen hatten, auch die Befugniß bei, Kenntniß von den auf Straßen und schiffbaren Wegen vorkommenden Unternehmungen und etwaigen Gewaltthätigkeiten zu nehmen und letztere energisch zu unterdrücken. In dem Werke: »Führer über die Wege in Frankreich« (Guide des chemins de France), welches 1553 von Carl Estienne nach Mittheilungen von Boten, Kaufleuten und Wallfahrern publicirt ist, findet man ein Verzeichniß der damals bestehenden großen Wege. Die Totallänge derselben betrug ungefähr 25,000 Kilometer; der größte Theil davon bestand jedoch aus gewöhnlicher Ackerkrume. — Die vor Beginn des siebzehnten Jahrhunderts hergestellten Brücken — diejenigen Gallisch-Römischen Ursprungs einbegriffen — erreichten vielleicht die Zahl 2000; ihre Herstellungsweise war gewöhnlich fehlerhaft und ihre Wölbung unzureichend. Häufig kamen Einstürze derselben vor; dies bezeugen die historischen Urkunden, der Zustand der auf uns gekommenen Ruinen sowie auch die heute noch vorhandenen Spuren anderer, deren theilweise Erweiterung später nothwendig geworden war.

Am Ende des sechszehnten Jahrhunderts war Frankreich und das Königthum von den Banden des feudalen Systems noch nicht vollständig befreit. Indessen war bereits ein großer Schritt auf dem Wege zur administativen Centralisation durch die Schöpfung der Obersteuerämter (généralités) geschehen (Edict vom Januar 1551). Diese finanziellen Organe, zunächst zur Beitreibung der Abgaben bestimmt, wurden widerruflichen Königlichen Beamten anvertraut, denen man nach und nach die verschiedenartigsten Befugnisse übertrug.

Als Heinrich IV. und Sully die Reform der finanziellen Verwaltung Frankreichs unternahmen, waren die Büreaus der Schatzmeister Frankreichs unter Anderem mit der Verwaltung der öffentlichen Wege bekleidet, die sie mit beklagenswerther Nachlässigkeit versahen. Andererseits war die Polizei der Straßen in den

Städten Localbeamten übertragen, welche sich der Leitung von der Centralstelle aus zu entziehen suchten. — Die Unterdrückung der Aemter der Schatzmeister (Verordnung vom 20. October 1598) und die Schöpfung des Amtes des Haupt-Straßen-Inspectors in Frankreich (grand voyer de France) — Edict vom Mai 1599 — hatten den Zweck, an Stelle der Anarchie die Ordnung herzustellen. Nach dem Reglement vom 13. Januar 1605 bestand die Aufgabe des Haupt-Straßen-Inspectors darin, Kenntniß von allen für öffentliche Arbeiten erhobenen Abgaben entweder selbst oder durch Beauftragte zu nehmen, die fertigen Arbeiten einer Messung zu unterwerfen und dieselben abzunehmen, auch für die noch herzustellenden Arbeiten Kosten-Anschläge zu fertigen. Das Edict vom December 1607 wies dem Haupt-Straßen-Inspector und seinen Beamten ebensowohl die streitige Gerichtsbarkeit über die öffentlichen Wege, als auch das Recht der Verhängung von Geldstrafen zu.

Nach der Ermordung Heinrichs IV. wurde der durch diese Organisation inaugurirte Fortschritt unterbrochen. Im August 1621 stellte Ludwig XIII. die Befugnisse des General-Schatzmeisters in Betreff der Wege wieder her. Das Edict vom Februar 1626 hob darauf das Amt des Haupt-Straßen-Inspectors auf. Die Verwaltung der öffentlichen Arbeiten war dergestalt wieder decentralisirt.

Die Straßen, Wege, Brücken und Ueberfahrten, welche längere Zeit nicht reparirt worden waren, kamen in Verfall und wurden unaufhörlich von Unbefugten in Besitz genommen. Von allen Seiten erhoben sich Klagen, so daß der König sich veranlaßt sah, das Amt des Haupt-Straßen-Inspectors wieder herzustellen; aus fiscalischen Rücksichten wurden aber drei Personen damit bekleidet, welche von Jahr zu Jahr wechselten. Dieser Mangel an Einheit wurde eine Quelle der Ohnmacht; das betreffende Amt ging während der Fronde-Unruhen ein.

Als Colbert im Jahre 1661 zum General-Controleur der Finanzen ernannt worden war, beließ man den Schatzmeistern Frankreichs den finanziellen Theil und die streitige Gerichtsbarkeit über die Straßen und Brücken, entzog denselben aber Dasjenige, was Verwaltung und Technik anbetraf, um es den am Sitze der Obersteuerämter eingesetzten Commissaren anzuvertrauen, welche vom General-Controleur ressortirten und demselben verantwortlich waren.

Der Staatsraths-Beschluß vom 17. November 1661 ordnete eine Untersuchung über die vorhandenen Wegezölle an, deren Resultate als Grundlage zu einem, im Anschlusse an eine Königliche Declaration vom 31. Januar 1663 erlassenen wirksamen Reglement gegen die vorhandenen Mißbräuche verwerthet wurden.

Zur Ausführung öffentlicher Arbeiten wurden alljährlich Mittel aus dem Königlichen Schatz bewilligt und in einen Etat der Brücken und Wege aufgenommen. Die von den Städten zu entrichtenden Gelder zur Bestreitung der durch die Herstellung und Reparaturen der großen Straßen entstehenden Kosten wurden auf ihre Einnahmen an Octroi angewiesen.

Da indessen diese Geldmittel zur Bestreitung der dringendsten Bedürfnisse nicht ausreichten, so erschien die dem Militair- und Feudal-System entnommene Anwendung der Frohnen der größeren Hälfte der in den Provinzen eingesetzten Intendanten unentbehrlich. Colbert wendete dieses Mittel nur mit Mißtrauen an; er gestattete nur in solchen Orten darauf zurückzugreifen, woselbst die militairischen Anforderungen überwogen.

Auch der Briefwechsel Colbert's bezeugt die Sorgfalt dieses bedeutenden Staatsmannes für die Verkehrswege, seine tiefe Kenntniß der auf die Arbeiten an denselben

bezüglichen Fragen und die eingehende Controle, welche er über die Verwaltung ausübte. Oft ertheilte der König selbst durch Colbert's Vermittelung bestimmte Aufträge in Betreff des Straßenwesens.

Einige Register, welche sich auf die Verwaltung der Brücken und Wege aus der Zeit von 1683 bis 1700 beziehen, sind erhalten; sie bekunden, daß die jährlich auf diesen Dienst verwendeten Summen 771,200 Livres oder 1,350,000 Franken betrugen. Ungefähr die Hälfte dieser Summe kam aus dem Königlichen Schatz. Immerhin ist die Zahl der im 17. Jahrhundert neu ausgeführten Straßen und Brücken nicht beträchtlich. Man weiß überdies, daß sie den Wagen keine rasche Fahrt gestatteten, denn noch im Jahre 1680 mußte der König, als er sich von Paris nach Châlons begab, fünfmal Nachtquartier nehmen.

In Betreff der Verwaltung hatte sich jedoch durch die Centralisation des Dienstes ein beträchtlicher Fortschritt für das Verkehrswesen vollzogen, dessen Wohlthaten sich alsbald über Frankreich verbreiteten. Im achtzehnten Jahrhundert wurde Frankreich mit den großen Straßen, diesen in gerader Richtung sich hinziehenden Alleen versehen, welche damals die Bewunderung der Fremden herausforderten.

Im Beschlusse vom 26. Mai 1705 war vorgeschrieben, daß die Straßen so gerade als nur möglich durch das Land der Privat-Personen hindurch gezogen werden und ferner, daß diejenigen, welche Land dabei gewönnen, die anderen, welche solches verlören, entschädigen sollten. Durch andere Beschlüsse wurden die Länge und die Breite der Straßen, die Gräben und Anpflanzungen geordnet. Die Anwohner waren verpflichtet, diese Wege mit Bäumen in Entfernungen von 30 Fuß und 1 Toise (etwa 6 Fuß) vom inneren Rande des Grabens entfernt, zu bepflanzen.

Die Organisation der Behörde der Brücken und Wege, welche bereits 1713 vergebens angestrebt war, kam erst durch den Staatsraths-Beschluß vom 1. Februar 1716 zu Stande; dieselbe erhöhte das Ansehen der betreffenden oberen Beamten und der verdienstvollen Ingenieure, wie sie ferner zur Entwickelung der öffentlichen Arbeiten ebenso, als auch zur Förderung des technischen Fortschritts beitrug. Die Leitung der Verwaltung der Brücken und Wege wurde nach und nach anvertraut: Ormesson (1716), Daniel Trudaine (1743), Carl Trudaine (1769) de Cotte, (1777) und Chaumont de la Millière 1781). Die Schaffung der Schule der Brücken und Chausseen (1747) und der Versammlung (Assemblée) der Brücken und Chausseen (zugleich das Vorbild für den General-Rath — conseil général —) sind Daniel Trudaine zu verdanken.

Man kann die Zahl der im Laufe des achtzehnten Jahrhunderts hergestellten großen Brücken auf mindestens 400 schätzen. Die auf diese Werke verwendete Ausgabe repräsentirte ein Kapital von 60 Millionen Franken.

Um der Unzulänglichkeit der auf diese Werke verwendeten Fonds nachzuhelfen, nahm man wieder seine Zuflucht zu dem Frohndienste. Diese Maßregel wurde im Jahre 1737 auf Veranlassung einer anonymen, aus der Königlichen Druckerei hervorgegangenen Denkschrift eingeführt, und schon im Jahre darauf erschien eine darauf bezügliche Instruction des General-Controleurs.

Der Beschluß des Staatsraths vom 6. Februar 1776 stellte eine Classifizirung der Straßen und Wege in vier Kategorien je nach der Breite derselben her; dieselbe betrug zwischen den Gräben resp. 42, 36, 30 und 24 Fuß. Die Länge der damals vorhandenen Wege kann auf 40,000 Kilometer geschätzt werden, welche eine Ausgabe von 800 Millionen Livres beansprucht hatten. Drei Viertheile dieser

Ausgabe waren in natura durch Frohn-Arbeiten geleistet worden; der Rest war auf den Königlichen Schatz angewiesen, kam aus der Einnahme an Wegegeld und aus den von den Städten und Ober-Steuer-Aemtern zu entrichtenden Auflagen.

Auf den Straßen der ersten Klasse hatten die mit Steinen versehenen Theile eine Lage von 40 Centimetern Stärke, welche ein Fundament von 24 Centimetern Stärke in Form eines rückwärts gekehrten Steinpflasters bildeten; darauf kam eine Schicht Kiesel mit Spitzen und eine Lage Kies oder zerkleinerter Steine. Der so gepflasterte Theil der Straßen war 4 bis 6 Meter breit; derselbe wurde von zwei starken Rändern begrenzt, welche gewissermaßen als Pfeiler zur Wölbung dienten.

Im Jahre 1786 wurden die Frohn-Arbeiten*) abgeschafft und durch Natural- oder Geld-Leistungen ersetzt.

Die Revolution vom Jahre 1789, welche den Departements die Unterhaltung und Reparatur der Wege auferlegte, brachte für den Augenblick den betreffenden Dienst in Unordnung, und suspendirte die in der Ausführung begriffenen Arbeiten. Das Gesetz vom 24. Fructidor des Jahres V (10. September 1797), anstatt dem Uebel Abhülfe zu schaffen, ordnete an, daß auf allen Straßen und Wegen der Republik eine »Gebühr zur Unterhaltung« (taxe d'entretien) zu erheben wäre, deren Einnahme ausschließlich zur Verbesserung der Wege verwendet werden sollte. Diese Gebühr trug durchschnittlich 33 Millionen Franken jährlich ein.

Die Straßen und Wege, welche in Gemäßheit des Staatsraths-Beschlusses vom Jahre 1776 nach ihrer Breite eingetheilt worden waren, wurden es fortan nach der Richtung, welche sie hatten.

Die erste Klasse umfaßte die Straßen von Paris nach den Grenzen; die Zahl derselben betrug 28 bei einer Gesammtlänge von 15,000 Kilometern.

Die Straßen der zweiten Klasse, deren Zahl 97 betrug bei einer Länge von 17,000 Kilometern, gingen von einer Grenze zur anderen, ohne Paris zu berühren.

Die dritte Klasse umfaßte die große Zahl von Wegen zwischen den einzelnen Städten, deren Gesammtlänge 20,000 Kilometer war.

Vom Jahre IX ab gewährte die Regierung zur Unterhaltung der Straßen und Brücken jährlich bestimmte Summen, zu denen noch die Auflagen von den einzelnen Orten traten, man kam dergestalt der Unzulänglichkeit der »Unterhaltungs-Gebühr« entgegen. Diese Gebühr, welche beständig Veranlassung zu Streit und Klage gab, wurde 1806 aufgehoben und durch eine Steuer auf das Salz ersetzt.

Die für die Arbeiten an Straßen und Brücken erforderlichen Summen vermehrten sich von Jahr zu Jahr; während im Jahre 1804 noch 28 Millionen Franken gewährt wurden, war der Betrag im Jahre 1812 bereits auf 50 Millionen Franken gestiegen. Diese Summen umfassen gleichzeitig die Kosten für Unterhaltung und Herstellung neuer Arbeiten, sie beziehen sich übrigens zum Theil auch auf Wege, welche (seit 1815) außerhalb des jetzigen Besitzthums Frankreichs gelegen sind. Man kann annehmen, daß die auf die betreffenden Arbeiten verwandten Summen

*) Die Frohndienste sollen übrigens für die Landbewohner überaus lästig gewesen sein, was Lucas nicht besonders hervorhebt. Die Leute mußten 20, 30, in manchen Gegenden sogar 40 Tage im Jahre unentgeltlich an der Herstellung der Straßen arbeiten, und die in der Nähe gelegenen Gemeinden mußten die Arbeiter außerdem noch verpflegen. Erst als der Ruin des platten Landes sich zu vollziehen drohte, schaffte der Minister Turgot die Frohndienste ab.

während der Zeit von 1801 bis 1813 betragen haben: 100 Millionen Franken für Straßen und 25 Millionen für große Brücken.

Das für die Verwaltung sehr wichtige Decret vom 16. December 1811 schaffte die ältere Eintheilung der Straßen ab, um an deren Stelle diejenige in Kaiserliche (später Königliche resp. National-) und Departements-Straßen zu setzen. Die Kaiserlichen Straßen, deren Zahl 229 betrug, theilten sich in drei Klassen; die Herstellungs- und Unterhaltungskosten für die beiden ersten Gattungen lagen vollständig dem Staate ob; die Kosten für die dritte Gattung (202 Straßen umfassend) wurden zwischen Staat und den von den betreffenden Straßen durchschnittenen Departements getheilt. In Betreff der Classificirung der Departements-Straßen wurde zunächst die Ansicht der Generalräthe eingeholt durch das Decret vom 7. Januar 1813 erfolgte Bestimmung in Betreff derselben; es waren im Ganzen 1165 Straßen, von ungefähr 32,000 Kilometer Gesammt-Länge.

Während des Krieges von 1813—1815 war die Herstellung neuer Arbeiten an mehreren Brücken unterblieben, und ferner waren die Straßen, aus Anlaß der ausgesetzt gewesenen Reparaturen und durch die Bewegung der Truppen, sehr geschädigt, die Brücken zum Theil gesprengt und verfallen. Es war deshalb erforderlich, größere Reparaturen auszuführen.

Die Aufmerksamkeit der Regierung wandte sich während der Restauration vorzugsweise den Fluß-Uebergängen zu: 28 große Brücken wurden für Rechnung des Staates vollendet und neu hergestellt; 21 andere, welche aus Privatmitteln erbaut worden waren, wurden Gegenstand der Erhebung eines Zolls Seitens der Betreffenden.

Mehrere Handlungen der Restaurations-Regierung bezeugen die Sorgfalt derselben für die Vermehrung und Verbesserung des Straßennetzes. Die polizeilichen Vorschriften über das Wegewesen und die Frachtfuhren, das Reglement über den Dienst der ernannten Wege-Meister (cantonniers) und die Verbesserung des Rechnungswesens waren Gegenstand mehrerer Verordnungen und Circulare, welche erstaunenswerthe Resultate nach sich zogen. Die macadamisirten Chausseen traten jetzt an die Stelle der älteren.

Im Jahre 1830 hatte der Verkehr auf den Landwegen, welcher nachgerade bequemer und sicherer geworden war, sich auf das Doppelte gegen früher vermehrt, wenn man die auf den öffentlichen Wegen erzielte Einnahme als Maßstab annimmt. Große Brücken traten außerdem an Stelle einer größeren Zahl Fähren.

Unter der Regierung Ludwig Philipp's wurden ungefähr 6000 Kilometer Königliche Straßen verbessert oder wieder hergestellt; 8000 andere Kilometer waren Gegenstand größerer Reparaturen, und ferner wurden 282 Brücken, welche zusammen eine Länge von 18 Kilometern hatten, hergestellt oder ausgebessert.

Die Länge der dem Verkehr übergebenen Departements-Straßen war um 17,000 Kilometer gestiegen. Unter den Maßregeln, welche diesen Straßen besonders zum Nutzen gereichten, kann man namentlich das Gesetz vom 6. November 1831 bezeichnen, welches einen Fonds von 3,500,000 Franken für die Arbeiten von departementalem Nutzen anwies; bei der Gewährung wurde vorausgesetzt, daß die Departements einen mindestens ebenso hohen Beitrag lieferten.

Schon unter dem ersten Kaiserreiche hatte das beinahe vollständige Fehlen von Straßen in den westlichen Departements die Aufmerksamkeit der Regierung auf sich gezogen, welche einige solcher in der Nähe von Napoléon-Vendée hatte herstellen

lassen. Diese Arbeit wurde unter der Juli-Monarchie wieder aufgenommen. Das Gesetz vom 27. Juni 1833 gewährte einen Credit von 12 Millionen Franken zur Herstellung strategischer Straßen, deren Richtung eine Special-Verordnung bestimmte. Diese Straßen, deren Zahl 38 betrug, bildeten ein Netz von 1462 Kilometern; sie waren bis Ende 1840 sämmtlich eröffnet.

Man konnte fürchten, daß die Eisenbahnen, da sie den Straßen*) den Transport der Reisenden und Waaren auf großen Entfernungen entzogen, diese Verkehrsmittel ihrer bisherigen Wichtigkeit ganz berauben würden. Nun ist es zwar richtig, daß der Verkehr auf einer solchen Straße, welche mit einer Eisenbahn parallel läuft und ehedem sehr belebt war, sich verringert hat; andererseits hat man aber auch wahrgenommen, daß auf den Quer-Straßen, welche früher ohne Wichtigkeit waren, ein großer Verkehr an Reisenden und Waaren entstanden ist. Es geht hieraus hervor, daß die Eisenbahnen den Verkehr auf den Landstraßen durchschnittlich nicht verringert, sondern demselben nur eine andere Richtung angewiesen haben; dies zeigen auch die von der Verwaltung auf den National- und Departements-Straßen während eines Zeitraumes von fünf Jahren angefertigten statistischen Ermittelungen. Die Menge der Producte des Ackerbaues, der Industrie und des Handels, welche auf diesen Straßen sich bewegte, ist danach gewachsen, obschon der von den Waaren zurückgelegte Weg sich andauernd vermindert.

Die fortschreitende Ausdehnung der Eisenbahnen läßt also weder die Unterhaltung der Straßen, die Ausfüllung der bestehenden Lücken zwischen denselben, noch die Fortsetzung der Reparaturen als etwas Ueberflüssiges erscheinen; sie zeigt vielmehr, daß die Herstellung einer Anzahl Querstraßen durch die großen Städte: Paris, Lyon, Marseille ꝛc. hindurch, als ein wesentliches Erforderniß zu erachten ist.

Die letzten Fluß-Uebergänge mit Hülfe von Fähren an den National-Straßen waren, Dank den unter der Regierung Ludwig Philipp's ausgeführten Arbeiten an Brücken, verschwunden. Es blieb nur noch übrig, für die Wiederherstellung derjenigen Brücken Sorge zu tragen, deren Zustand Besorgniß erregen konnte, und außerdem das einigen Gesellschaften gewährte Recht zur Erhebung der Brücken-Zölle zurückzukaufen.

Mehr als 100 Millionen Franken wurden vom Staate Behufs Herstellung neuer Straßen in Paris verwendet. Die Länge der dem Verkehr übergebenen Departements-Straßen wuchs um ungefähr 8000 Kilometer.

Gegenwärtig werden die Straßen und Wege Frankreichs in zwei Hauptclassen eingetheilt, nämlich in:

1) die großen Wege oder Straßen, welche wiederum zerfallen in National-Straßen (routes nationales) — früher je nach der zu Recht bestehenden Regierungsform auch Kaiserliche oder Königliche Straßen genannt — und Departements-Straßen (routes départementales),
2) die kleinen Wege oder Wege schlechtweg — auch Vicinal-Wege genannt, — die wiederum eingetheilt werden in solche mit großem Verkehr (chemins de grande communication), solche von gemeinsamem Interesse

*) Auf den Französischen Straßen findet man häufig große Meilensteine, auf denen Bezeichnungen, wie »Route de Paris à Vienne« und andere sich befinden. Ein Preußischer Feldpostbeamte fand während des letzten Krieges ganz in der Nähe von Paris einen alten Meilenstein, auf welchem die Richtung: »à Mayence« angegeben war.

(chemins d'intérêt commun) und in gewöhnliche Vicinalwege (chemins vicinaux ordinaires).

Die National-Straßen, welche früher die Haupt-Arterien des ganzen Wegenetzes bildeten, haben seit der Einführung der Eisenbahnen sehr an Wichtigkeit verloren; sie stehen unter der Controle des Ministeriums der öffentlichen Angelegenheiten und werden auf Kosten des Staates hergestellt und unterhalten.

Die Departements-Straßen werden im Allgemeinen für Rechnung der betreffenden Departements von der Verwaltung der Brücken und Chausseen hergestellt und unterhalten.

Der auf die Wege bezügliche Dienst wird in jedem Departement besonderen Beamten anvertraut, welche vom Präfecten ernannt werden.

Im Jahre 1870 bildeten die National- und Departements-Straßen ein Netz von 86,000 Kilometern, während die Vicinalwege eine Total-Ausdehnung von 270,000 Kilometern besaßen.

Die National-Straßen sind zum weitaus größten Theile mit einer Grundlage von Steinen versehen. Die Länge der durch die Städte gehenden gepflasterten Theile derselben kann man auf 2600 Kilometer Länge schätzen.

Die Normalstärke der Lage zerkleinerter Steine beträgt 15 bis 20 Centimeter. Kalksteine (kieselhaltig oder nicht), Granitschiefer, Gneis, Granit, Sandstein, Kiesel, Porphyr, Hornblende, Serpentin, Basalt, Diorit, Feldspath, Trapp sind die hauptsächlichsten Materialien, welche zur Schüttung dienen. Die mittlere Breite der National-Straßen beträgt 16 Meter und setzt sich zusammen aus dem chaussirten Theile (6 Meter), den Seitenrändern (6 Meter) und den Gräben und Böschungen (4 Meter).

Die Unterhaltung ist Wege-Meistern anvertraut, welchen zu gewissen Zeiten des Jahres Arbeiter zur Hülfe zugetheilt werden. Die Materialien werden durch besondere Unternehmer an Ort und Stelle geliefert. Die Länge des Wege-Meister-Bezirks (canton) beträgt 2000 bis 4500 Meter; im Seine-Departement (Paris) ist sie im Durchschnitt nur 800 Meter.

Die Kosten der Unterhaltung der Straßen berechnen sich gegenwärtig auf 600 Franken pro Kilometer und Jahr.

Die Zahl der Departements-Straßen betrug im Jahre 1870 1749, welche eine Gesammtlänge von 47,651 Kilometern besaßen, wovon 47,026 dem Verkehr übergeben waren. Die mittlere Breite dieser Straßen, einschließlich der Gräben und Böschungen, beträgt 12 Meter. Die Kosten der Herstellung und Verbesserung stellen sich auf etwa 18,600 Franken pro Kilometer. Die Unterhaltung kostet jährlich 450 Franken pro Kilometer; diese Ausgabe vertheilt sich wie folgt: Materialien 190 Frcs., Tagelohn 198 Frcs. und Nebenkosten 62 Frcs. Die mittlere Länge des Wege-Meister-Bezirks ist 3 Kilometer.

Am 31. December 1870 gab es die in der nachfolgenden Tabelle verzeichneten Vicinal-Wege:

		Wege mit großem Verkehr.	Wege von gemeinsamem Interesse.	Gewöhnliche Vicinalwege.	Insgesammt.
		Kilom.	Kilom.	Kilom.	Kilom.
Länge	im Zustande der Unterhaltung.	76,149	54,010	135,345	265,504
	im Zustande der Nutzbarkeit ..	3,559	7,835	51,076	62,470
	in der Herstellung begriffen ...	1,628	4,883	28,758	35,269
	in lückenhafter Beschaffenheit ..	2,889	12,537	169,834	185,260
	Classificirte Länge...	84,225	79,265	385,013	548,503

Die Wege mit großem Verkehr haben eine mittlere Breite von 10 Metern, einschließlich der Gräben und Böschungen. Man schätzt die Kosten der jährlichen Unterhaltung auf 310 Franken pro Kilometer und die mittlere Länge des Wege-Meister-Bezirks auf 4¼ Kilometer. Die durchschnittliche Breite der Wege von gemeinsamem Interesse beträgt 8 Meter, die jährliche Unterhaltung 220 Franken pro Kilometer, die mittlere Länge des Wege-Meister-Bezirks 6 Kilometer. Die gewöhnlichen Vicinalwege haben eine Breite von 7 Metern, die jährliche Unterhaltung kostet 100 Franken pro Kilometer, die durchschnittliche Länge des Wege-Meister-Bezirks ist 15½ Kilometer.

Die genaue Ausgabe pro Kilometer der ersten Herstellung der verschiedenen Arten Vicinal-Wege ist nicht bekannt; als annähernd richtig können angenommen werden: 12,000 Franken für Wege mit großem Verkehr, 6000 Franken für Wege von gemeinsamem Interesse und 4000 Franken für gewöhnliche Vicinal-Wege.

Das gesammte, dem Verkehr übergebene Netz an Landstraßen und Wegen erreichte nach Vorstehendem im Jahre 1870 eine ungefähre Länge von 413,000 Kilometern.

Die Ausgaben für die erste Herstellung resp. Verbesserung dieses ungeheuren Netzes können auf 4 Milliarden Franken geschätzt werden. Die jährlichen Unterhaltungskosten erreichen eine Summe von ungefähr 100 Millionen Franken.

Aus den auf den Departements-Straßen angestellten Ermittelungen geht hervor, daß von 100 Zugpferden angespannt waren:

vor Landfuhren	22
» Frachtfuhren	31
» öffentlichen Wagen	4
» Wagen von Privatpersonen......	17
» leeren Wagen	26
Summe.....	100

Die hauptsächlichsten Transporte wurden hiernach auf Fracht- und Landfuhren bewirkt. Als durchschnittliche Last für die beiden ersten Zugpferde kann man 1 Tonne und für die beiden folgenden ½ Tonne annehmen. Für je 100 Zugpferde, welche auf den Departements-Straßen sich bewegten, berechnet sich hiernach eine Last

von 42 Tonnen. Nimmt man an, daß dieses Verhältniß für sämmtliche unterhaltene Landstraßen und Wege richtig ist, so findet man das jährliche kilometrische Gewicht von

$$\frac{12{,}700{,}000{,}000 \times 42}{100}$$

also 5 Milliarden 300 Millionen Kilometer-Tonnen. Die Französischen Eisenbahnen befördern an Frachtgütern (marchandises à petite vitesse) nur wenig mehr.

Man kann annehmen, daß in den öffentlichen Wagen durchschnittlich 3 Passagiere pro Zugpferd befördert werden; bei Benutzung der obigen Zahl (4 von 100) ergeben sich 12 von öffentlichen Wagen beförderte Passagiere auf je 100 Zugpferde. Dieses Verhältniß besteht wahrscheinlich auch für die gesammten National-Straßen und Vicinal-Wege mit großem Verkehr. Bei dieser Annahme stellt sich die Zahl der Kilometer-Passagiere, die jährlich durch die öffentlichen Wagen befördert werden, auf:

$$\frac{9{,}250{,}000{,}000 \times 12}{100}$$

also 1 Milliarde 110 Millionen.

Theilt man diese Zahl durch 38 Millionen, der annähernd richtigen Einwohnerzahl Frankreichs vor dem Kriege von 1870, so findet man, daß jeder Einwohner durchschnittlich 29 Kilometer in einem Jahre mit den öffentlichen Wagen zurücklegte.

Die Landfuhren geschehen vorzugsweise durch die zu Spanndiensten bestimmten Zug-Thiere; die Zahl dieser Thiere betrug vor dem Kriege von 1870 ungefähr $5\frac{1}{2}$ Millionen. Diese Zahl entspricht einem Pferde-Bestande von 3,600,000 Stück; wenn man, wie dies bei der Verwaltungs-Statistik in Betreff des Verkehrs geschieht, den Ochsen für $\frac{1}{2}$, den Esel und die Kuh als je $\frac{1}{3}$ Zugpferd rechnet.

So weit Lucas in seiner interessanten Studie über die Verkehrswege Frankreichs. Es wäre gewiß erwünscht, wenn über diejenigen des Deutschen Reichs eine ähnliche ausführliche Arbeit veröffentlicht würde; es ließen sich alsdann sehr werthvolle Vergleiche anstellen.

---

13. Der internationale Dampfschiffdienst zwischen England und Frankreich.

Herr Dupuy de Lôme hat kürzlich der Academie der Wissenschaften in Paris ein Project, betreffend eine Verbindung zwischen England und Frankreich, übergeben, welches er in Gemeinschaft mit Herrn J. Scott Russel ausgearbeitet hat; die Verfasser des Projects behaupten, daß die Verbesserungen im Schiffbau und in Hafenanlagen eine rasche Fertigstellung desselben und zwar ohne Staatshülfe hoffen lassen.

Ein Dampfbootdienst zwischen England und Frankreich muß bei der Lage und dem Verkehr der beiden Länder allen Anforderungen auf Sicherheit und Schnelligkeit entsprechen und erfordert deshalb Schiffe von erheblich größeren Dimensionen

und bedeutenderer Kraft, als die bisher verwandten aufzuweisen haben; außerdem müssen die Dampfer pünktlich zu bestimmten Stunden abgehen und ankommen und daher unabhängig vom Fluthwechsel sein.

Die projectirten Schiffe sollen, ähnlich wie die vor längerer Zeit von J. Fowler vorgeschlagenen, folgende Dimensionen erhalten:

Länge	442 Fuß,
Breite	$35\frac{3}{4}$ »
Tiefgang	$11\frac{1}{2}$ »
Deplacement	2700 Tons.

Sie sollen durch Schaufelräder von $32,_8$ Fuß Durchmesser getrieben werden, die ihrerseits durch Maschinen von 3600 Pferdekräften in Bewegung gesetzt werden; jedes Schiff kann einen Eisenbahnpersonen- oder Güterzug von 380 Fuß Länge aufnehmen, der 180 bz. 300 Tons wiegt; bei der schwersten Zuggattung wird eine Vermehrung des Tiefgangs von nur 10 Zoll resultiren. Der Zug soll auf das untere Deck des Schiffs, welches 6 Fuß 6 Zoll über Wasser liegt und zwar vom Hintertheil des Schiffes auslaufen und gegen die Einwirkung der See durch das obere Deck geschützt werden, während gleichzeitig für Luft und Licht in genügender Weise Sorge getragen wird. Auf jeder Seite des zur Aufnahme des Zuges bestimmten Geleises werden Salons für die Reisenden angelegt.

Die Geschwindigkeit der Schiffe ist bei gutem Wetter auf 18 Meilen (29 Kilometer) per Stunde berechnet, während das Ein- und Ausschiffen der Züge nur einige Minuten in Anspruch nehmen wird. Die Abfahrts- und Ankunftszeiten können daher mit Sicherheit festgesetzt werden und die ununterbrochene Reise von Paris nach London wird mit einer wesentlichen Zeitersparniß und vermehrter Bequemlichkeit zurückgelegt werden können.

Nach Dupuy de Lôme wird die Festigkeit der Schiffe aus zwei Gründen größer sein, als die der gewöhnlichen Oceandampfer; einmal wegen der größeren Gleichförmigkeit der Beladung, welche bei andern Schiffen nie erreicht werden kann und sodann, weil es möglich ist, die Schiffe, welche stets denselben Cours fahren, so zu construiren, daß die Perioden des Rollens nicht mit denen der Meereswellen zusammenfallen. Die mittleren Intervalle der Wellen im Canal betragen 7 bis 8 Sekunden, während die Schiffe eine Oscillationsperiode von 12 bis 13 Sekunden haben werden, so daß eine Welle dem Rollen, das durch die vorhergehende veranlaßt ist, entgegenwirkt, statt demselben einen neuen Impuls zu geben.

Auf der Englischen Küste ist natürlich der Hafen von Dover als Endpunkt gewählt, da dieser kürzlich wesentlich verbessert ist und eine für die größten Schiffe ausreichende Wassertiefe besitzt, auf der Französischen Seite existirt dagegen kein Hafen, der zum Einlaufen so großer Schiffe in jedem Stadium der Ebbe und Fluth geeignet ist. Dupuy de Lôme und Scott Russel haben daher die Anlage eines neuen Hafens in der Nähe von Calais und zwar in solcher Lage projectirt, daß eine Verschlickung des Eingangs nicht zu befürchten ist. Die projectirte Dampferstation soll in einer kleinen rechteckigen Insel bestehen, deren Längenaxe einen geringen Winkel mit der Küstenlinie bildet, so daß der zwischen Insel und Küste bleibende Canal den Wellen die freieste Bewegung gestattet; die Insel wird 3250 Fuß lang, 1000 Fuß breit und westlich von den bestehenden Hafendämmen, etwa 5500 Fuß unterhalb des nächsten liegen. Die äußere Seite der Insel wird der ganzen Länge nach aus einem Steindamme gebildet, die innere durch einen zweiten Damm, der den Hafeneingang

enthält; die Lage des letzteren paßt sehr gut für die von Dover kommenden Schiffe, welche am Eingange noch 21 Fuß Wassertiefe bei niedrigster Ebbe finden.

Der Hafeneingang wird 260 Fuß weit und ist durch seine Lage vollkommen geschützt, während im innern Hafen nahezu ruhiges Wasser selbst beim schlechtesten Wetter vorhanden sein wird, so daß selbst unter ungünstigen Umständen auf ein regelrechtes und promptes Ein- und Ausschiffen der Eisenbahnzüge gerechnet werden kann. Die geringe Weite der Einfahrt und die verhältnißmäßige Größe des Hafenbassins, sowie die allgemeinen Anordnungen lassen diese Erwartung der Ingenieure wohl gerechtfertigt erscheinen.

Der äußere Damm des Hafenbassins soll mit dem Ufer durch eine mit weiten Oeffnungen versehene eiserne Brücke verbunden werden, die hoch genug liegt, um nicht von den Meereswogen erreicht zu werden; eine Zweiglinie der französischen Nordbahn soll nach dieser Brücke führen, so daß die Eisenbahnzüge direct auf den äußeren Damm gelangen und zwar auf eine Höhe, die $14\frac{1}{2}$ Fuß über der höchsten Fluthhöhe liegt; von dort laufen sie mit einem angemessenen Gefälle auf eine Horizontale, die den ganzen westlichen Theil des Dammes einnimmt und $3\frac{1}{4}$ Fuß über dem höchsten, 27 Fuß über dem niedrigsten Wasserstande liegt; dieselbe wird gegen die Wellen geschützt und bildet eine vollständige Station. Von dieser werden die Züge auf einer schiefen Ebene nach drei Landungsplätzen herabgelassen, die mit Landungsbrücken ausgerüstet sind. Drei Landungsplätze sind angenommen, um eine angemessene Theilung der bedeutenden Differenz zwischen Fluth und Ebbe zu erzielen, auf diese Weise wird erreicht, daß Landungsbrücken von 100 Fuß Länge genügend sind. Die Fähre wird sodann an den Landungsplatz angelegt, welcher nach dem jeweiligen Stande der Ebbe oder Fluth am passendsten erscheint, und in solcher Lage festgeankert, daß, wenn die Brücke gesenkt wird, die Schienen derselben genau an diejenigen auf dem Schiffe passen; die Brücken müssen sorgfältig ausbalancirt sein, damit das Heben und Senken durch 2 Mann verrichtet werden kann; auch muß das vordere Ende so construirt sein, daß es etwaige Schwankungen des Schiffes mitmachen kann, ohne daß die Continuität der Schienen gestört wird. Das Ausschiffen der Eisenbahnzüge geschieht in ähnlicher Weise, natürlich in umgekehrter Folge.

Da die Breite des Canals zwischen Dover und Calais etwa 21 Meilen (33 Kilometer) beträgt, so wird die Ueberfahrt in 70 Minuten bei gutem, 90 Minuten bei schlechtem Wetter zu ermöglichen sein; mit 3 Schiffen können daher 16 Ueberfahrten täglich gemacht und dabei 2400 Tons Güter und 2200 Passagiere in 24 Stunden transportirt werden. Dupuy de Lôme behauptet, daß ein weit geringerer Verkehr den finanziellen Erfolg des Projects sichern werde und es wird in der That nothwendig sein, bei der Rentabilitätsberechnung weit geringere Transportquanten anzunehmen. Ueberhaupt ist, so interessant das Project an sich sein mag und so große Anstrengungen auch in Frankreich gemacht werden, um dasselbe in's Leben treten zu lassen, doch mit Recht zu befürchten, daß die enormen Kosten desselben in keinem Verhältnisse zu den durch die Ausführung zu erreichenden Vortheilen stehen werden. (Ztg. d. Vereins Deutscher Eisenb.-Verw.)

14. Dr. Bastians Reise nach den Congo-Ländern.

Bekanntlich hatte die zu Anfang des vergangenen Jahres unter Führung des Berliner Gelehrten Dr. Güßfeldt von der Deutschen Afrikanischen Gesellschaft in Berlin nach der Westküste von Afrika abgesandte Expedition zur Erforschung der Länder am Congo und seinen Zuflüssen das Mißgeschick, durch das Stranden des Englischen Dampfers »Nigritia«, auf welchem Dr. Güßfeldt sich eingeschifft hatte, im Angesichte der Afrikanischen Küste fast sämmtliche, sehr werthvolle Ausrüstungsgegenstände und Instrumente einzubüßen. Dieser Unfall in Verbindung mit der Besorgniß, es könnten die erheblichen Kosten der Expedition, an deren Zustandekommen die Berliner Gesellschaft für Erdkunde einen hervorragenden Antheil hat, vergeblich aufgewendet sein, bewogen den früheren Vorsitzenden dieser Gesellschaft, den Professor Dr. Bastian, selbst nach der Afrikanischen Westküste zu gehen, um nicht blos Dr. Güßfeldt die erforderliche Unterstützung zuzuführen, sondern auch sich persönlich zu vergewissern, ob sich von der Expedition der erwartete Erfolg versprechen lasse.

Dr. Bastian, dessen auf großen Forschungsreisen gesammelte Erfahrungen ihn zu diesem Unternehmen vorzugsweise befähigten, ist nach sechsmonatlicher Abwesenheit nunmehr aus Afrika nach Berlin zurückgekehrt und hat über seine Erlebnisse in der Sitzung der Berliner Gesellschaft für Erdkunde am 13. December 1873 einen Bericht erstattet, aus welchem wir in Rücksicht auf das Interesse, welches jene Deutsche Expedition nach Afrika verdient, hier Folgendes hervorheben.

Dr. Bastian suchte sich zunächst über die Vorbedingungen, die Localität der Congo-Küste, deren Klima, sowie über die politischen Verhältnisse und über die Lage der Stationen, von welchen aus die Deutsche Expedition ins Innere vordringen sollte, zu orientiren. Er fand, daß derselben günstige Aussichten dadurch eröffnet sind, daß die Handelsgesellschaft in Rotterdam, welche ihre Verkehrsbeziehungen gerade jetzt in großartiger Weise von der Küste nach dem Innern zu ausdehnt, durch liberale Unterstützung die ersten Schritte erleichtert und geebnet hatte. Das Vorschieben der (bisher Portugiesischen) Factoreien unter Holländischer Leitung bahnt nämlich dem wissenschaftlichen Forscher von selbst den Weg, während auf der anderen Seite die wissenschaftlichen Resultate dem Handel wiederum bedeutenden Vorschub leisten. Ohne die Hülfe, welche sich aus diesen Beziehungen ergiebt, würde freilich der Erfolg einer wissenschaftlichen Expedition sehr fraglich sein, denn von den Königen der Eingeborenen war eine Unterstützung nicht zu erwarten.

Es bestehen, wie Dr. Bastian in seinem Vortrage bemerkt, allerdings noch die alten Reiche am Loando, Kakongo und Angoy, aber die in früheren Berichten aus dem 16. und 17. Jahrhundert etwas bombastisch geschilderte große Macht der Herrscher dieser Reiche ist gegenwärtig völlig gebrochen, und die socialen Revolutionen, welche in Folge der in diesen Gegenden seit einem Decennium erfolgten Ersetzung des Sclavenhandels durch den legitimen commerciellen Verkehr eingetreten sind, haben anarchische Zustände herbeigeführt, aus denen sich erst später ein neuer, hoffentlich besserer Stand der Dinge entwickeln wird. Gegenwärtig werden diese Länder noch immer im Sinne der alten Traditionen regiert; es bestehen noch die alten Titulaturen der Würdenträger und das complicirte Cere-

moniell der früheren Könige, wenn auch insofern eine wichtige Aenderung sich vollzogen hat, als das in ethnologischer Hinsicht eine höchst bemerkenswerthe Vorstufe markirende Priesterkönigthum durch den Gang der Ereignisse abgeschafft und an dessen Stelle eine Herrschaft von Kriegsobersten (Ganga) eingeführt worden ist. Diese Letzteren vermeiden selbst die Krönung, weil jenes umständliche religiöse Ceremoniell den gekrönten Königen (Umtinu) eine Menge lästiger Gelübde (Onizilla oder Xina) auferlegt. Dem Volke wird dieses Verhältniß dadurch verborgen gehalten, daß die Ganga lediglich im Namen der »Umtinu«, deren Reste seit Jahren unbestattet über der Erde stehen, wie in Angoy, Loangile und Kakongo, wo Bastian die Königlichen Katafalke besucht hat, regieren. Hiermit hängt der Glaube zusammen, daß das längs der ganzen Congo-Küste berühmte Orakel des Bunsi nach der Ansicht des Volkes erst dann wieder sein jetziges Schweigen brechen werde, wenn auf Angoy's Thron ein gekrönter König sitzen wird. Noch immer besteht übrigens die scharfe Scheidung zwischen dem gemeinen Volk, dem Fioth, und den mit brahmanischen Vorrechten bekleideten Fume oder Prinzen, die ihren Ursprung auf eben jenes Orakel zurückführen. Die Königliche Macht dagegen wird direct von Zamba apungu, dem Himmelsgott, hergeleitet.

Bemerkenswerth sind die Schöpfungsmythen jener Völker, der Glaube an die Verwandelung des früheren Menschengeschlechts in Affen, die überall wiederkehrenden Wehrwolfssagen, in denen der Wolf durch den Leopard und das Krokodil ersetzt ist, die mit dem Fortleben nach dem Tode verknüpfte Verehrung des Vollmonds, das mit den mittelalterlichen Ansichten in Europa identische Hexenwesen, die Ordale und die dadurch verursachten Menschenschlächtereien als ebensoviele Beweise tief eingewurzelter abergläubischer Sitten.

Dr. Bastians Bericht über das Klima der Congo-Küste lautet nicht ungünstig. Allerdings ist dem Afrikanischen Klima wegen der nicht zu umgehenden Fieberanfälle wenig zu trauen; indessen kann bei vernünftiger Lebensweise, wie das Beispiel der oft lange Jahre an der Küste verweilenden Holländer zeigt, die beste Gesundheit bewahrt werden.

In Londana trafen Dr. Bastian und Dr. Güßfeldt zusammen. Letzterer hatte sich nach Ueberwindung einiger leichter Fieberanfälle bereits ziemlich acclimatisirt, und Dr. Bastian ist voll Lobes für den jungen Forscher, von welchem er sagt, einen besseren Leiter hätte die Gesellschaft nicht auswählen können.

Die künftigen Pläne für Dr. Güßfeldts Forschungen wurden dahin festgestellt, daß die Operationsbasis für die ersten Versuchsreisen ins Innere in dem Landstrich zwischen Quillu- und Kakongo-Fluß gewonnen werden soll, und zwar entweder von der Factorei Chissambo aus, von wo Dr. Güßfeldt einmal bereits bis Konde gegangen war, oder von der Factorei Chicambo aus, oder endlich den Quillu-Fluß aufwärts; die Erforschung dieses letzteren Flusses verspricht mancherlei Aufschlüsse über das Innere und wird daher die nächste und wichtigste Aufgabe Dr. Güßfeldts sein. Letzterer beabsichtigte denn auch, gleich nach Dr. Bastians Abreise aufzubrechen und nach den Katarakten von Gotua zu gehen (von denen die Sage der Symplegaden erzählt wird). Dort beginnt hinter dem Waldlande von Mayombe das gebirgige Jangila und das auf dem rechten Quillu-Ufer belegene Vacunga (Shinkunja); alsdann tritt nördlich davon das offene Plateau der Bayaka näher an die Küste heran; die Fortsetzung bildet endlich das von Höhen durchschnittene Land der Bontetje (oder Montetje), welche ihr Gesicht in verschiedener Weise tättowiren und

Nachbarn der, ein Wurfmesser wie nach alten Berichten die Anziko (Chimpanse oder Waldmenschen) gebrauchenden Bakutu (Micari-cari) sein sollen. Die weite Ausdehnung, die dem Reiche des Montetje-Königs (eines Verehrers von Sonne und Mond, des letzteren als Frau) gegeben wird, scheint auf die Gabun-Länder gedeutet werden zu sollen; wahrscheinlich sind darin auch die Bambumu oder Pumbu eingeschlossen, die auf einem durch ihr Land nach Norden (wahrscheinlich dem Ogoway) zu fließenden Strome bereits Produkte weißer Händler erhalten sollen. Es eröffnet sich so die Aussicht, die Route von der Westküste mit den äußersten, von du Chaillu erreichten Punkten zu verknüpfen und dadurch die Möglichkeit eines weiteren Vordringens nach Osten zu gewinnen. Ueber alle diese Länder der Afrikanischen Aequatorialzone sind die Nachrichten noch im hohen Maße unzuverlässig. Die Bewohner werden theils als Zwerge, theils als Großköpfe, dann wieder als im Wasser auf Calabassen Schlafende oder als Schwanzmenschen (mit einem Stuhlloch für den steifen Rückenansatz) und als Mundlose, überhaupt in der Art der Herodotischen Fabelwesen (als Einäugige, Einarmige rc.) geschildert. Ein Fabelland ist auch das angeblich gold- und silberreiche Basinika, während die Kupferminen von Kabonde in Shinsundi (der Bassundi oder Massundi) bereits bekannt sind und auch regelmäßig besucht werden. Die Völker der Tetje oder Teke (Monjor, Mundongo, Ancacu), des elephantenreichen Yammaka-Landes und die Tuemmina an einem angeblich nördlichen Zufluß des Congo, dessen Steigen bereits im August bemerkbar zu sein scheint, sind noch ganz unbekannt; sie, sowie die bisher unerklärten Erscheinungen der Calema (Meereswogen), welche die Küste Afrikas besonders zur Cazimbe- (Trocknen-) Zeit regelmäßig überfluthen, werden Gegenstand der Untersuchungen Dr. Güßfeldts sein, denen wir im Interesse der Wissenschaft reichen Erfolg wünschen.

II. Kleine Mittheilungen.

Post-Päckereiverkehr nach überseeischen Ländern via Bremen. Die Anzahl der im Jahre 1873 auf dem Wege über Bremen nach transatlantischen Ländern beförderten Postpackete betrug 3322 Stück, gegen 3568 Stück im Jahre 1872. Die überwiegende Anzahl der Packete, 3248 Stück, war nach den Vereinigten Staaten von Amerika bestimmt; 74 Stück sind nach sonstigen transatlantischen Ländern befördert worden.

Die Abnahme des Post-Päckereiverkehrs nach den Vereinigten Staaten dürfte vornehmlich auf die Höhe der Amerikanischen Eingangszölle und die strenge Handhabung der Zollvorschriften im Custom House zu New-York zurückzuführen sein. Es kommt nicht selten vor, daß die in Ansatz gebrachten Zoll- und Abfertigungsgebühren den reellen Werth der Sendungen erheblich übersteigen.

Von den 3248 nach den Vereinigten Staaten abgesandten Packeten sind 15 Stück, gegen 21 Stück im Jahre 1872, als unbestellbar zurückgekommen. — Unter diesen 15 Packeten befanden sich 7 mit Geheimmitteln, welche von den Adressaten

nicht bestellt worden waren, 3 mit nicht bestellten Waarenproben, 2, deren Adressaten verstorben waren und nur drei Stück, deren Empfänger nicht hatten ermittelt werden können.

Berücksichtigt man die ungeheure Ausdehnung des Ländercomplexes, über welche sich die Versendungen erstrecken, sowie den häufigen Wechsel des Aufenthalts der Adressaten, so legt dieses Resultat ein günstiges Zeugniß für die Handhabung des Post-Päckereidienstes Seitens der betreffenden Agentur ab.

Für 2 Packete, welche ohne Verschulden der Agentur in Bremen oder deren Filialen in den Vereinigten Staaten in Verlust gerathen sind, ist prompt Ersatz geleistet worden.

Laufschreiben in Betreff der beförderten Packete wurden 60, gegen 59 im Jahre 1872, erlassen. Sämmtliche Laufschreiben sind befriedigend beantwortet worden. Hierbei ist wahrgenommen, daß Laufschreiben häufig schon dann abgelassen worden, wenn nach Maßgabe der Entfernung überhaupt noch keine Nachricht über das Eintreffen der Sendung am Bestimmungsorte dem Absender zugegangen sein konnte.

In Verlustfällen ist für die Ersatzleistung nicht die Angabe des Werths der Sendungen in den Zollpapieren, sondern einzig und allein die Werthangabe auf der Packetadresse und auf der Sendung entscheidend. Fehlt auf Letzteren eine Werthangabe, so hat der Absender nur auf den Ersatz bis zur Höhe eines Thalers für jedes Pfund des Packets Anspruch.

Die Emissionsthätigkeit im Jahre 1873 (nach dem »Moniteur des intérêts matériels«):

Länder.	Staats- und Communal-Anleihen.	Banken.	Eisenbahnen u. Industrie-Gesellschaften.
	Frcs.	Frcs.	Frcs.
Deutschland	5,400,150	890,332,500	319,629,225
Oesterreich-Ungarn	155,750,000	190,025,000	253,484,375
Amerika	2,253,525,000	91,250,000	2,420,741,000
Belgien	306,867,500	30,068,000	25,240,900
Aegypten	800,000,000	—	—
Spanien	—	—	11,500,000
Frankreich	6,829,000	10,636,000	66,405,100
England	70,000,000	288,406,500	1,111,404,250
Italien	3,181,250	41,150,000	35,800,000
Niederlande	3,478,285	5,300,000	83,970,000
Donau-Fürstenthümer	21,504,000	6,000,000	4,000,040
Rußland	—	168,000,000	426,763,200
Schweden	—	—	1,687,500
Schweiz	18,654,350	25,873,700	44,870,000
Türkei	694,444,500	250,000	16,300,000
Summa	4,339,634,035	1,747,291,700	4,821,195,590

	Total 1873. Frcs.	1872. Frcs.
Deutschland	1,214,761,875	1,371,860,450
Oesterreich-Ungarn	599,259,375	988,547,250
Amerika	4,765,516,000	2,024,722,500
Belgien..........................	362,176,400	54,170,500
Aegypten	800,000,000	—
Spanien	11,500,000	255,600,000
Frankreich	83,870,100	3,973,656,150
England	1,469,810,750	1,439,482,250
Italien	80,131,250	573,088,080
Niederlande	92,748,325	57,457,340
Donau-Fürstenthümer..............	31,5[illegible]4,000	31,348,300
Rußland.........................	594,763,200	775,342,000
Schweden	1,687,500	—
Schweiz	89,398,050	105,299,151
Türkei	710,995,500	985,480,000
	10,908,121,325	12,636,054,571

Die Eisenbahnlinien der Vereinigten Staaten von Amerika weisen ein wahrhaft riesiges Wachsthum auf. Während im Jahre 1830 die Länge der Schienenstraßen nur.................... 37 Kilometer betrug,
waren 1850 bereits...................... 14,513 » im Betriebe;
1857 .... 38,600 »
1864 .... 54,700 »
1872 endlich...................... 107,000 » für welche im Ganzen 630 Millionen Pfund Sterling (15 Milliarden 750 Millionen Francs) Anlage-Kapital aufgewendet worden sind. Die ebenfalls beträchtliche Vermehrung der Eisenbahnen Englands hält mit derjenigen in Amerika nicht Schritt.

Es waren dort im Betrieb: 1842 — 2987 Kilometer, 1850 — 10,653 Kilometer, 1857 — 14,481 Kilometer, 1864 — 20,577 Kilometer, 1871 — 26,000 Kilometer, welche 530 Mill. Pfund Sterl. gekostet haben (13 Milliarden 250 Mill. Francs).

III. Zeitschriften-Ueberschau.

Es enthalten:

1) Jahrbücher für Nationalöconomie und Statistik. XII. Jahrgang. I. Band, 1. Heft. 1874. Jena, Friedrich Mauke.

Frauenfrage und Frauenstudium, (Rectoratsrede) von Professor Dr. H. von Scheel. Necker als Nationalöconom, von Dr. Fr. von Sivers. Literarische Besprechungen. Die nationalöconomische Literatur in der periodischen Presse: England. Miscellen.

2) L'Aéronaute, Paris, Janvier 1874.

Notre septième année. Remarques sur différents problèmes pratiques de navigation aérienne. Société française de navigation aérienne. Extraits des procès-verbaux. Faits divers, bibliographie et publicité aéronautiques.

3) Deutsche Monatshefte, Zeitschrift für die gesammten Culturinteressen des Deutschen Vaterlandes. Berlin, III. Band, 1. Heft (Januar 1874).

Denksprüche Deutscher Fürsten nach den Facsimiles im Germanischen National-Museum zu Nürnberg. II. Die Siegel der Universitäten im Deutschen Reich. I. Das gemeinsame Deutsche Privatrecht in seiner historischen Entwickelung. Der Gesetz-Entwurf über die Beurkundung des Personenstandes und die Form der Eheschließung in Preußen. Das Verhältniß zwischen Staat und Kirche in Kolumbien. Hannoversche Tonkünstler. Der Mayerhof und der Pommersche Kunstschrank im Königlichen Museum in Berlin. Zur Literatur über den Norddeutschen Bund und das Deutsche Reich. I. Publicationen der Deutschen Geschichts- und Alterthums-Vereine. III. Chronik des Deutschen Reichs. Literatur. Eingegangene literarische Neuigkeiten.

4) Beamten-Zeitung. Wien, Nr. 4. Vom 22. Januar 1874.

Die Bilanzen unserer Lebensversicherungs-Gesellschaften. Das Genossenschaftsgesetz und der allgemeine Beamtenverein. Die Verwaltung der Eisenbahn-Pensionsfonds. Aus dem Beamtenvereine. Die Stellen- und Arbeitsvermittelungs-Anstalt. Belehrung und Unterhaltung. Daheim ist's doch am besten. Notizen. Inserate etc.

5) Aus allen Welttheilen. Von Dr. Otto Delitsch. Januar 1874.

Bilder aus dem Sächsischen Erzgebirge. Tivoli. Die Kaffeecultur in Ostindien. Dr. Alfons Stübel's Reisen in Ecuador. Maastricht, die Hauptstadt der Niederländischen Provinz Limburg. Ein Besuch bei dem Schech der Abu-Rof-Araber. Chihuahua in Mexiko. Ein Central-Institut für Meteorologie im Deutschen Reiche. Indische Elephanten. Japanische Wracks in Amerikanischen Gewässern. Natur- und Culturbilder aus Südafrika. Miscellen.

6) Magazin für die Literatur des Auslandes, Nr. 7, vom 14. Februar 1874.

Deutschland und das Ausland: Der Tabak. Zur Geschichte des Verkehrs in Elsaß-Lothringen. Frankreich: Histoire de la Littérature Anglaise. Von H. Taine. Belgien: Pergameni's Roman: Jours d'épreuves. Orient: Das Volksbildungswesen in der Levante. Neuhebräische Literatur: Das Buch der Sagen und Legenden jüdischer Vorzeit. Kleine literarische Revue: Geographische Bilder von Dr. A. Bastian. Die Hochzeit zu Ulfåsa. Sprechsaal.

Im Auftrage des Kaiserlichen General-Postamts herausgegeben von Dr. Kanzler.

Berlin, Verlag und Druck der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. v. Decker).

Deutsches Postarchiv.

Beiheft

zum

Amtsblatt der Deutschen Reichs-Postverwaltung.

№ 4. Berlin, Februar. 1874.

I. Actenstücke und Aufsätze.

15. Der Postvertrag zwischen dem Deutschen Reiche und Brasilien.

Der zwischen dem Deutschen Reiche und Brasilien am 30. September 1873 abgeschlossene Postvertrag ist dem Deutschen Reichstage mit folgender Denkschrift vorgelegt worden:

Seit einer Reihe von Jahren ist das Bestreben der Postverwaltung darauf gerichtet gewesen, durch den Abschluß eines Postvertrages mit Brasilien Erleichterungen und Verbesserungen für den Postverkehr zwischen Deutschland und Brasilien herbeizuführen. Die Ausführung dieser Absicht stieß jedoch auf schwer zu beseitigende Hindernisse.

Für die Beförderung geschlossener Briefpackete nach und aus Brasilien bestehen Verbindungen auf dem Wege

über Hamburg mittelst Deutscher Schiffe,
über Antwerpen mittelst Belgischer Dampfschiffe,
über England mittelst Britischer Schiffe,
über Frankreich mittelst Französischer oder Britischer Schiffe und
über Portugal mittelst Französischer oder Britischer Schiffe.

Bevor überhaupt Verhandlungen mit der Brasilianischen Postverwaltung angeknüpft werden konnten, war es unerläßlich, daß die Reichs-Postverwaltung — außer der Befugniß des Landtransits — das Recht erwarb, auf allen sich darbie-

tenden Dampfschiffslinien geschlossene Briefpackete unter entsprechenden Bedingungen nach Brasilien abzusenden und von dort zu empfangen.

In den meisten Fällen war ein solches Recht nur gegen anderweite Zugeständnisse bei Gelegenheit des Abschlusses von Postverträgen mit denjenigen Staaten zu erlangen, welche die betreffenden Dampferlinien auf Staatskosten unterhalten oder dieselben subventioniren. Dabei wurden für den Seetransit nicht selten Vergütungssätze in Anspruch genommen, welche die Einführung angemessener Portosätze unmöglich machten. Nach mannigfachen Verhandlungen wurde das gewünschte Resultat indeß im Jahre 1872 für alle Routen erreicht.

In Folge dessen wurden sofort Unterhandlungen mit der Brasilianischen Regierung eingeleitet, welche nunmehr zum Abschluß des vorliegenden Postvertrages geführt haben.

Inhalts desselben sind zwei Tarife normirt, der eine für die Beförderung mit directen Deutschen Dampfschiffen, der andere für die Beförderung mit Dampfschiffen aus außerdeutschen Häfen.

Gegenwärtig bestehen fünf verschiedene Tarife. Es würde der Einfachheit halber erwünscht gewesen sein, einen einzigen Durchschnittstarif ohne Rücksicht auf den Beförderungsweg einzuführen. Da indeß die Vergütungen, welche an die Deutsche Dampfschiffsunternehmung zu entrichten sind, hinter den Vergütungen zurückbleiben, welche für die übrigen Routen entfallen, so mußte im Interesse des Publicums, sowie auch des Deutschen Dampfschiffsunternehmens überwiegender Werth darauf gelegt werden, daß für die zur Zeit in Betracht kommende Hamburger Linie ein der Vergütung für den Seetransport entsprechender mäßiger Portotarif in Anwendung komme.

Die gewöhnlichen Briefe können in Zukunft unfrankirt oder bis zum Bestimmungsorte frankirt abgesandt werden. Bisher bildete der Frankirungszwang die Regel, wobei die Vorausbezahlung sich zum Theil nicht bis zum Bestimmungsorte, sondern nur bis zum Ausschiffungshafen erstreckte.

Das Porto für den einfachen frankirten Brief bis zum Gewichte von 15 Grammen im Verkehr zwischen Deutschland und Brasilien soll betragen:

5 Sgr. bei der Beförderung mit directen Deutschen Dampfschiffen,
8 Sgr. bei der Beförderung mit Dampfschiffen aus außerdeutschen Häfen.

Für unfrankirte Briefe tritt ein Portozuschlag von 2 Sgr. hinzu.

Bisher kostete der einfache Brief via Frankreich 8 Sgr., jedoch für je 10 Grammen; via England $11\frac{3}{4}$ Sgr. für je 15 Grammen, jedoch nur bis zum überseeischen Ausschiffungshafen, so daß noch der Betrag des vom Empfänger zu zahlenden internen Brasilianischen Portos hinzutrat.

Postkarten unterliegen der Taxe für einfache frankirte Briefe.

Die Taxe für Drucksachen, Waarenproben, Handelspapiere, Correcturbogen und Manuscripte ist für je 50 Grammen oder einen Theil von 50 Grammen, wie folgt, festgesetzt:

auf 1 Sgr. bei der Beförderung mit directen Deutschen Dampfschiffen,
auf $1\frac{1}{2}$ Sgr. bei der Beförderung mit Dampfschiffen aus außerdeutschen Häfen.

Correspondenzgegenstände jeder Art können für die Folge recommandirt abgesandt werden. Außer dem Porto ist eine Recommandationsgebühr von 2 Sgr. zu entrichten.

Gegenwärtig können nur Briefe und auch diese nur auf dem Wege über Frankreich recommandirt abgesandt werden. Ein recommandirter Brief nach Rio de

Janeiro, 15 Grammen schwer, via Frankreich, kostet jetzt 32 Sgr., künftig dagegen 10 Sgr. und bei der Beförderung via Hamburg nur 7 Sgr.

Für Briefe ist ein Maximalgewicht nicht festgesetzt, weil bei der Erhebung des Portos für je 15 Grammen oder einen Theil davon überhaupt nicht zu befürchten ist, daß sehr schwere, zur Beförderung mit der Briefpost nicht geeignete Sendungen zur Absendung gelangen werden. Das Maximalgewicht für Drucksachen, Handelspapiere, Correcturbogen und Manuscripte beträgt 1 Kilogramm, für Waarenproben 250 Grammen.

Im Falle des Verlustes einer recommandirten Sendung soll — den Fall höherer Gewalt ausgenommen — eine Entschädigung von 14 Thalern an den Absender gezahlt werden.

Das Porto wird, nach Abrechnung der Kosten für den Landtransit und den Seetransport, zwischen beiden Postverwaltungen halbscheidlich getheilt werden.

Die Bestimmungen des Vertrages finden gleichmäßig Anwendung auf die Correspondenz zwischen Brasilien einerseits, und der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie und dem Großherzogthum Luxemburg andererseits, sowie der Austausch durch Vermittelung der Deutschen Postverwaltung erfolgt.

Von der Belgischen Regierung sind inzwischen die Vergütungssätze für den Seetransport zwischen Antwerpen und den Brasilianischen Häfen ermäßigt worden. Es wird deshalb im Einverständniß mit der Brasilianischen Regierung die Bestimmung getroffen werden können, daß die via Antwerpen beförderten Correspondenzen nach und aus Brasilien denselben Portosätzen unterliegen, wie die mit directen Deutschen Dampfschiffen expedirten Correspondenzen.

Die erste Berathung des Vertrages, welche im Reichstage am 10. Februar stattfand, leitete der Bevollmächtigte zum Bundesrath, General-Postdirector Dr. Stephan mit folgenden Worten ein:

Meine Herren! Als ich die Ehre hatte, Namens der verbündeten Regierungen in der 30. Sitzung der Frühjahrssession von 1872 den mit dem Königreich Portugal abgeschlossenen Vertrag bei diesem Hohen Hause mit einigen Worten einzuführen, da durfte ich jenen Vertrag als den letzten Pfeiler der Brücke für den directen postalischen Verkehr mit Brasilien bezeichnen. Diese Brücke ist heute fertig. Die directen Deutschen Verbindungen, welche von Hamburg aus mit Brasilien stattfinden, so großen Nutzen sie auch dem Verkehr gewähren, konnten doch nicht für ausreichend erachtet werden, um einen den heutigen Anforderungen entsprechenden Postverkehr mit Brasilien herzustellen. Es war zu dem Ende nöthig, daß das Deutsche Reich die Befugniß der Benutzung der übrigen mit Brasilien bestehenden Postverbindungen erlangte. Diese directen Dampfschiffverbindungen gehen aus von Southampton, Antwerpen, von Bordeaux und von Lissabon. Es bedurfte deshalb der vorherigen Verhandlungen mit den betreffenden Staaten sowie mit den Regierungen derjenigen Länder, deren Gebiet im Landtransit mit den Briefpacketen aus Deutschland nach Brasilien passirt werden muß; dies sind beispielsweise für die über Lissabon beförderten Briefpackete Belgien, Frankreich und Spanien.

Die Verhandlungen mußten der Natur der Sache nach mehrere Jahre in Anspruch nehmen, da geeignete Gelegenheiten abzuwarten waren, um mit den fremden Regierungen über diesen Gegenstand zu verhandeln, und es namentlich auch darauf

ankam, alle diese Verträge möglichst gleichmäßig zu gestalten. Denn wenn wir auch die Transit- und Seepostrechte erworben gehabt hätten, aber zu verschiedenen Bedingungen, so wären wir genöthigt gewesen, einen mehrgliederigen Differentialtarif einzuführen, was nach keiner Weise hin als zweckmäßig erkannt werden konnte.

Es gelang nun unter Verwerthung geeigneter Anlässe und auch unter Darbringung von Opfern, diese Verträge sämmtlich dem obigen Plane gemäß zu Stande zu bringen und als der letzte derselben — eben der mit Portugal — abgeschlossen wurde, erging noch an demselben Tage von dem Herrn Reichskanzler die Ordre und Instruction an unseren Vertreter in Rio-Janeiro, um die Unterhandlungen mit der Kaiserlich Brasilianischen Regierung zu eröffnen. Diese Eröffnungen fanden bei der Regierung Brasiliens nicht allein volles Verständniß, sondern auch das bereitwilligste Entgegenkommen; und wenn die Verhandlungen, ungeachtet des großen Eifers und Geschickes, mit welchem sie von unserem dortigen Vertreter geführt worden sind, doch noch Jahr und Tag in Anspruch nahmen, so lag das lediglich an der weiten Entfernung, die für die Instructionseinholung und Ertheilung eine gewisse Schwierigkeit im Gefolge hatte, sowie an zufälligen Umständen, wie sie im Laufe jeder größeren Verhandlung eintreten.

Der Vertrag ist nun am 30. September v. J. in Rio unterzeichnet worden und damit zugleich einem Wunsche entsprochen, der mehrfach auch aus den Reihen des Hohen Hauses zur Sprache gebracht worden war. Die Erleichterungen, welche der Vertrag für den Briefverkehr, für die Versendung von Drucksachen und Zeitungen, von Handels- und Geschäftspapieren bringt, sind sehr erheblich. Sie werden den Verkehrsbeziehungen zwischen beiden Reichen in mehr als einer Hinsicht zu Statten kommen: dem Handel, der Schifffahrt, ja selbst gewissen Specialitäten der Deutschen Industrie, in welcher Beziehung ich mir nur erlaube, an die Achatindustrie und den Krystallhandel auf dem Hundsrück, in Idar und Oberstein zu erinnern, von wo ausgebreitete Verbindungen und ein reger Correspondenzverkehr mit Brasilien bestehen.

Höher als dieser Nutzen möchte vielleicht noch ein anderer Umstand anzuschlagen sein. Es ist gewiß mehreren der geehrten Herren, zum Theil aus näherem Studium, zum Theil auch aus eigener Anschauung bekannt, wie schmerzlich von den Tausenden unserer Landsleute, die in Brasilien wohnen, die bisherige Erschwerniß des Verkehrs mit dem Mutterlande, dem ja jeder Deutsche eine innige Anhänglichkeit bewahrt, unter welcher Zone er auch seinen Wohnsitz aufgeschlagen haben mag — wie schmerzlich diese Erschwerniß empfunden worden ist; und ich darf der Hoffnung Raum geben, daß der vorliegende Vertrag, welcher eine so wesentliche Erleichterung für den intellectuellen Verkehr mit der Heimath bringt, freudig willkommen geheißen wird von den vielen Tausenden unserer Deutschen Landsleute, die jenseits des Aequators, ja jenseits des Wendekreises des Steinbocks wohnen. Ich erlaube mir in dieser Beziehung nur an die Petitionen zu erinnern, welche von den Deutschen Kolonien in Brasilien an das Haus gelangt sind. Zum Schluß darf ich der Ueberzeugung Ausdruck geben, daß der vorliegende internationale Act einen Krystallisationskern bilden wird, an welchen sich noch ähnliche Verträge ansetzen werden, die wir mit verschiedenen anderen Südamerikanischen Staaten abzuschließen im Begriffe stehen.

Der Herr Abgeordnete Schmidt (Stettin) nahm darauf das Wort:

Meine Herren! Der Herr Vertreter der verbündeten Regierungen hat ausgeführt, daß der Vertrag eine Brücke bilde zwischen dem Deutschen Reiche und Bra-

filien. Man kann auch sagen, daß diese Vorlage eine Brücke zwischen den verschiedenen Parteien dieses Hohen Hauses bildet, da dieselbe von allen gewiß anstandslos genehmigt werden wird.

Wenn wir auf unsere eigenen postalischen Beziehungen mit Brasilien sehen, so haben wohl die meisten Mitglieder noch keinen Brief aus Brasilien empfangen und keinen Brief nach Brasilien geschrieben; es steht jedoch fest, daß schon vor 6 Jahren die Zahl der Postsendungen sich auf über 200,000 belief, und daß die Statistik heute vielleicht ein Drittel mehr von Postsendungen nachweisen wird, die im internationalen Verkehr zwischen Brasilien und Deutschland aufgegeben werden. Es kommt vor Allem in Betracht, daß dieser Briefverkehr sich wesentlich richtet auf die commerciellen Beziehungen zwischen den beiden contrahirenden Mächten, daß aber die Zahl der Deutschen in Brasilien noch so unbedeutend ist, daß deshalb auch der Verkehr mit dem Mutterlande nicht den Umfang hat erreichen können, wie beispielsweise zwischen den Nordamerikanischen Freistaaten und Deutschland, für welche die Zahl der Postsendungen über zwei Millionen Stück beträgt.

Geht man auf den Vertrag selber ein, so sind die Vortheile desselben bereits klargelegt worden. Man kann jedoch sagen, daß mit der Annahme dieses Vertrages eine große Hoffnung, die früher gehegt ist, zu Grabe getragen wird, ich meine die Hoffnung, daß es gelingen werde, auch schon in den nächsten Verträgen ein sogenanntes Weltporto zur Annahme zu bringen. Der Portosatz, der ausgeworfen wird für die verschiedenen Sendungen, ist noch so hoch, daß wenn man ihn mit dem nach Nordamerika vergleicht, er gerade das Doppelte beträgt, und bei den Correspondenzkarten kosten diese nach Brasilien eben so viel wie ein Brief, während von Deutschland nach Oregon, nach dem fernsten Westen von Amerika eine Correspondenzkarte nur einen Silbergroschen kostet. Dagegen ist für Drucksachen, Waarenproben, Handelspapiere und Correcturbogen nur ein Silbergroschen normirt, also ein Satz, den wir bei den Correspondenzkarten nach Amerika finden; hier ist mithin die Verhandlung glücklicher gewesen, als für den Briefportosatz.

Man hat noch Anstoß genommen an der Benennung des Geldes in diesem Vertrage, da hier noch von Groschen die Rede ist. Da aber das Münzgesetz noch nicht zur Ausführung gekommen ist, so kann man auch nicht verlangen, daß man in einem Vertrage, der im September vorigen Jahres abgeschlossen wurde, statt der Groschen die Bezeichnung Pfennigstücke sich vorfindet.

Meine Herren! Es ist seit Jahren der Wunsch ausgesprochen, daß nicht blos ein Post-, sondern auch ein Consularvertrag zwischen dem Cabinet in Rio und der Deutschen Reichsregierung zu Stande kommen möge. Wir haben vor nicht langer Zeit einen solchen Consularvertrag zwischen den Vereinigten Staaten und dem Deutschen Reiche gern angenommen; vielleicht gelingt es auch, einen ähnlichen Vertrag zwischen dem Kaiserreich Brasilien und dem Deutschen Reiche abzuschließen.

Der Herr Abgeordnete Mosle folgte:

Meine Herren! Ich kann auch von meiner Seite den Abschluß dieses Vertrages nur freudigst begrüßen und theile die Ueberzeugung, daß der Reichstag denselben einstimmig genehmigen wird. Der Abschluß dieses Vertrages beweist aufs Neue, wie segensreich eine einheitliche und entschiedene Handhabung der Reichsinstitutionen auch für unsere wirthschaftliche Entwickelung zu sorgen geeignet ist. Ich bin auch nicht der Ansicht, daß der ausgeworfene Portosatz zu hoch sei, auch nicht, daß er zu hoch

sei im Vergleich mit dem nach Nordamerika, da die Entfernung so viel weiter ist, bin vielmehr der Ueberzeugung, daß der Herr General-Postdirector dasjenige erreicht hat, was menschenmöglich zu erreichen war.

Indessen habe ich doch einige Wünsche bei dieser Gelegenheit auszusprechen. Im Artikel 10 heißt es bei Gelegenheit der Erwähnung verloren gegangener recommandirter Briefe, daß der Absender die Entschädigung, welche dafür ausgesetzt ist und welche 14 Thaler Preußisch Courant oder 20 Milreis beträgt, zu reclamiren hat von demjenigen Lande, in dessen Verwaltungsbereich der Verlust stattgefunden hat. Es wird jedoch für den Absender außerordentlich schwierig sein, die betreffende Verwaltung aufzufinden. Wenn auch die Kaiserliche Postverwaltung ihm dabei zur Hand gehen wird, so wird es einem Deutschen Absender doch schwer sein, einen Betrag von 14 Thalern oder 20 Milreis in Brasilien einzuklagen; er wird leicht viel mehr Kosten durch die Reclamation haben, als die Entschädigung von 14 Thalern beträgt. Allerdings finden Sie die Bestimmung in vielen anderen Postverträgen; aber es ist vielleicht bei Gelegenheit der Abhaltung des internationalen Congresses für Postangelegenheiten die Gelegenheit geboten, eine Bestimmung überhaupt einzuführen, wonach das absendende Postamt die Entschädigung für verloren gegangene recommandirte Briefe zu bezahlen hat.

Dann vermisse ich im Vertrage eine Bestimmung, welche die Rücksendung unbestellbarer Briefe regelt. Nach meiner Erfahrung wird in Brasilien ein Brief, welcher unbestellbar ist, einfach zurückgelegt und nach Verlauf von 1½ Jahren verbrannt, nachdem er vorher geöffnet ist, wobei der Inhalt des Briefes, wenn er einen Werth hat, dem Postfiscus anheimfällt. Ich halte es für sehr wünschenswerth, daß die Kaiserliche Postverwaltung mit Brasilien ein Uebereinkommen dahin treffen möge, daß, wie es in Deutschland der Fall ist, unbestellbare Briefe dem Absender zurückgesendet werden, und ich hoffe, daß es möglich ist, ein solches Abkommen zu Stande zu bringen.

Endlich erlaube ich mir darauf aufmerksam zu machen, daß der Cours zwischen dem Brasilianischen und dem Deutschen Gelde angenommen ist auf 24 Pences Sterling für 1 Milreis; der Cours ist ein- für allemal fixirt, obgleich bei uns die Goldwährung besteht und in Brasilien die Papierwährung. Ich habe keine Idee davon, in wie weit dieses für unsere Postkasse günstig oder ungünstig ist, weil ich nicht berechnen kann, welche Post die auszahlende sein wird. Ich will nur erwähnen, daß der Cours für die Brasilianische Papierwährung bedeutenden Fluctuationen unterworfen ist, und in dieser Beziehung daher der Vertrag vielleicht schon bald einer Revision zu unterziehen sein wird.

Bei der sich anschließenden zweiten Berathung nahm der Abgeordnete von Behr-Schmoldow das Wort:

Meine Herren! Die Erleichterung, die dieser Vertrag den Brasilianern und einigen Tausend Deutschen bringen soll — ich gönne sie ihnen von Herzen. Ich ergreife nur das Wort, um diese vermuthlich einzige Gelegenheit der Frühjahrssession zu benutzen, um den Herrn General-Postdirector darauf aufmerksam zu machen, daß einer Resolution aus der vorigen Reichstagssession, betreffend die Reform des Postanweisungswesens, noch nicht genügt ist. Der Herr Präsident ist überrascht, wie ich dies mit dem vorliegenden Gegenstande in Verbindung bringe, ich glaube aber,

ich würde seiner Glocke auch in diesem Falle entgehen können, wie ich derselben seit sechs Jahren in einem anderen Raume dieser Straße entgangen bin, wenn er mir gestatten wollte, nur mit einigen Worten auszuführen, daß in Betreff der Postanweisungen viel größere Noth vorliegt, eine Reform vorzunehmen, als die ist, welche uns gegenwärtig beschäftigt. Ich will aber heute in keiner Weise ausführlich auf die Sache eingehen, sondern mir nur die Anfrage an den Herrn General-Postdirector erlauben, ob in Aussicht steht, daß der in der vorigen Reichstagssession beschlossenen Resolution entsprochen werden wird, nämlich dahin, daß für ganz kleine Geldsummen das Porto auf einen Silbergroschen herabgesetzt wird. Wird erklärt, daß dies nicht geschieht, so erkläre ich schon heute, daß ich hoffe, unter Beistand von allen Seiten, in dieses Haus einen dahingehenden Antrag einbringen zu können.

Bevollmächtigter zum Bundesrath, General-Postdirector Dr. Stephan: Ja, meine Herren, ich weiß nicht, ob überhaupt die Geneigtheit des Hohen Hauses besteht, auf diese Sache näher einzugehen. Ich zweifle ja gar nicht, daß ungeachtet aller Bestrebungen noch sehr viele Wünsche auf postalischem Gebiete zu erfüllen sind, und daß die Anzahl derselben vielleicht ein großes X beträgt. Ich bin aber überzeugt, daß, wenn alle diese Wünsche bei Gelegenheit des Postvertrags mit Brasilien zum Austrag gebracht werden sollten, die Verhandlungen über diesen Vertrag sich doch wohl sehr in die Länge ziehen möchten. (Sehr richtig!) Ich kann den geehrten Herrn Abgeordneten indeß mit ein paar Worten beruhigen, indem ich ihm versichere, daß die Resolution, die im vorigen Jahre vom Reichstag gefaßt worden ist, vom Reichskanzler-Amte im vollsten Maße in Erwägung genommen ist. Wenn bis jetzt bezügliche Bestimmungen noch nicht erlassen worden sind, so liegt das lediglich darin, daß das neue Münzgesetz in seinen Details noch nicht ausgeführt und die Markrechnung noch nicht eingeführt ist.

Demnächst wurde der Vertrag, ebenso wie bei der dritten Berathung in der fünften Sitzung des Reichstages vom 13. Februar, unverändert angenommen.

---

16. Ueber Breslau's ehemaliges Post- und Botenwesen.*)

Von Julius Neugebauer.

Wenn es auch feststeht, daß schon vor Christi Geburt einzelne Posteinrichtungen existirten, so waren diese doch wohl nur für die privaten oder politischen Zwecke der Regenten und wenig oder gar nicht für die Interessen des Handels und der Volkswirthschaft bestimmt. Die ersten Einrichtungen des Postwesens nach heutigem Begriff fallen in die zweite Hälfte des 15. und den Anfang des 16. Jahrhunderts, und es ist sehr wahrscheinlich, daß das Bestehen der Hansa auf die Entwickelung des Postwesens nicht ohne Einfluß gewesen ist. Ueberhaupt hielt die Entwickelung der Posteinrichtungen mit der Gestaltung der Handelsverhältnisse gleichen Schritt. Das Bedürfniß geordneter Posten war in älterer Zeit weniger fühlbar, als später, denn in den

*) Aus dem Novemberheft der von Herrn Theodor Oelsner in Breslau redigirten Zeitschrift »Rübezahl, Schlesische Provinzialblätter« mit Zustimmung des Herrn Verfassers und des Verlegers hier aufgenommen.

früheren Jahrhunderten fand der Handel der Art statt, daß die Kaufleute ihre Waaren-Züge persönlich begleiteten. In dieser Weise fanden sich auch die Breslauer Kaufleute selbst auf sehr entfernten Plätzen beim Handel vertreten. Schon im Jahre 1247 befinden sich Breslauer Kaufleute auf Reisen von hier nach der Großen Tatarei*). Im 14., 15. und auch noch im 16. Jahrhundert halten sich Breslauer Kaufleute fast ununterbrochen in größerer Anzahl in Venedig auf**), und ähnlich begegnen wir denselben in Ungarn, Böhmen, Polen, Galizien, Holland u. s. w. Als aber im 16. Jahrhundert der Handel eine andere Wendung nahm, hörten diese Reisen auf, und an ihre Stelle treten die Karavanen-Züge, die dann auch die durch ihre großen Privilegien des Niederlagerechts und des Straßenzwanges begünstigte Stadt Breslau zu einem förmlichen Marktplatz machen. In dieser Zeit ward das Bedürfniß der Postverbindungen schon erheblich größer, und es wurden alsdann die bereits zur Briefbeförderung vorhandenen Boten, wie in den anderen Handelsstädten, ebenso auch in Breslau unter die amtliche Aufsicht und Direction des Magistrats gestellt, der dann das Institut zeitgemäß eingerichtet und mit gesetzlicher Boten-Ordnung versehen hat. Die ältesten uns über diese Boten überlieferten Nachrichten sind folgende: Es bekam im Jahre 1387 ein Bote nach Brieg 3½ Groschen (12 Sgr. 8½ Pfg.), Ottmachau 4½ Groschen (16 Sgr. 3¾ Pfg.), Liegnitz 4 Scott (29 Sgr.), Grabow 4 Scott, Kalisch 5 Scott (36¼ Sgr.), Oppeln 6 Groschen (21¾ Sgr.)***). Im Jahre 1468 hatte die Stadt unter ihren Ausgaben auch: für Boten 48½ Mark 6 Groschen, für reitende Boten 45½ Mark 16 Groschen, und auch noch 80 Mark 3 Virdung 4½ Groschen für Fußboten, außerdem aber noch eine große Anzahl bezahlter einzelner Botenlöhne†). Der Magistrat benutzte für seine Zwecke außerdem die Rathsausreiter; daher noch heute diese Bezeichnung für die Rathsdiener.

Mit der Zeit ordnete sich das Botenwesen der Art, daß dann auch Boten vorhanden waren, die in bestimmten Terminen nach anderen Handelsplätzen die Briefbeförderung zu besorgen hatten, und da gleichzeitig auch andere Handelsstädte dergleichen Einrichtungen trafen, so wurde das Netz dieser Botenposten ein immer größeres, und es wurde nach verabredetem Plane eingerichtet, so z. B., daß die Boten von Breslau mit denen von Hamburg in Leipzig zusammentrafen. In dieser Art sind schon im 16. Jahrhundert in Breslau Boten vorhanden, die nach Nürnberg, Danzig, Leipzig und Krakau laufen mußten, und außer diesen gab es Boten, die nach Bedarf auch an andere Orte geschickt werden konnten. In Folge von Beschwerden seitens der Kaufmannschaft über Unzuträglichkeiten bei dem Ablaufen der Boten, der Abgabe der Briefe und dgl. mehr beschloß der Magistrat, das Botenwesen in eine »gute Ordnung, wie in anderen Handelsstädten gebräuchlich«, zu bringen. Diese erste und älteste Breslauer Boten-Ordnung vom Jahre 1573††) bestimmte Folgendes: Es wurde ein »Botenknecht« (also der erste Breslauer Posthalter) bestellt und hierzu ein Hansen Schiller berufen, weil er sich in solchem Dienst bereits bewährt hatte, er wurde zu demselben »geschworen und ver-

---

*) Fischer. Geschichte d. Deutschen Handels. Th. II. S. 26.

**) Stobbe, Zeitschrift des Vereins für Geschichte und Alterth. Schlesiens. Band VI., 342—353. Klose. Scriptores rerum Siles. Bd. III. S. 409—411.

***) Klose. Brief 86 S. 348.

†) Stenzel. Scriptores rerum Siles. Bd. III. S. 243—246.

††) Diese Botenordnung wurde mir durch einen Vortrag des Professor Dr. Roepell bekannt; sie befindet sich gedruckt (4° 22 Seiten) auf der Stadtbibliothek. A. des Verf.



Der älteste Breslauer Postbote.

(Getreu nach der Titelvignette der »Kayserl. Stadt Breßlaw Bothen Ordnung«, nur daß er dort, durch Ungeschick deß damaligen Holzschneiders, den Säbel an der r e c h t e n Seite trägt.)

eidet.« Zum Botendienst wurde ihm ein »Bäudlein« am Rathhause überwiesen und für sich erhielt er eine »gelegene Wohnung«. Vierzig Personen wurden zum Botendienst aufgenommen und vereidet, und keinem Anderen, als diesen, soll das Tragen der »Botenbüchse« gestattet sein. Der Botenknecht hatte ihre Namen zu verzeichnen und sie zu überwachen, wie insbesondere die Controle darüber zu führen, wohin jeder abgelaufen war. Für die Tour nach Nürnberg wurden 4 Boten bestellt und vereidet. Alle Wochen mußte ein Bote nach Nürnberg laufen und hatte die Reise im Sommer in 10, im Winter in 11 Tagen zurückzulegen, im Sommer Mittwoch frühe mit Thoraufschluß Breslau zu verlassen und am 2. Freitage zu Abend in Nürnberg einzutreffen; in den Wintermonaten ging er einen Tag früher ab. Von Nürnberg hatte er die Rückreise am Donnerstage anzutreten und am 2. Sonnabend in Breslau einzutreffen. Gleichviel, ob viel oder wenig mitzunehmen war, mußte die Reise vor sich gehen. Der Weg ging über Prag, wo längstens ½ Tag Aufenthalt gestattet war; sonst waren weder Aufenthalt noch Abwege erlaubt. Hinderte Krankheit die Weiterreise, so hatte der Bote für die Fortschaffung der Briefe zu sorgen. Der abgehende Bote hatte sein erstes Nachtquartier, sowohl von Breslau wie von Nürnberg ab, anzugeben, damit ihm Briefe nachgeschickt werden konnten. Er durfte nicht eher, als zu der bestimmten Zeit, seine Reise antreten; doch stand es frei, denselben gegen ein Trinkgeld zu veranlassen, diese in kürzerer Zeit zurückzulegen; ebenso war es ihm gestattet, einen dergleichen »Vortelbrief« zuerst abzugeben; die übrigen Briefe hatte er dem Botenknecht abzuliefern, der sie dann abzutragen hatte. In Nürnberg hatten sich die Boten in einer bestimmten Herberge aufzuhalten und die Briefe, wie bis dahin gebräuchlich, auf dem Herrenmarkt abzugeben. Der Bote erhielt für jeden Brief 3 Groschen und in Nürnberg 6 Kreuzer. Beischlußbriefe waren nur gestattet, wenn der Bote die obige Gebühr erhielt. Da selbiger zu Zeiten nicht mehr als 14 bis 16 Briefe nach Leipzig erhielt, so mußten die mit Nürnberg in Verbindung stehenden Kaufleute, zur auskömmlichen Besoldung der Boten, auch dann, wenn sie keine Briefe

mitzugeben hatten, jedesmal dem Boten das halbe Trinkgeld, also 1½ Groschen, entrichten. Bezüglich der Boten im Allgemeinen war bestimmt: wer einen Boten brauchte, bestellte ihn bei dem Botenknecht, und der von demselben bestimmte Bote hatte die Reise anzutreten, und ebenso sich sogleich zu melden, wenn er zurückkam. Er hatte zu erhalten: bei Touren unter 18 Meilen 2 Groschen für die Meile, bei größeren Reisen nach Vergleich, und für den Aufenthalt auf den Tag 3 Groschen. Das Lohn wurde ihm zur Hälfte bald, zur Hälfte nach beendeter Reise gewährt. Wollte Jemand seine Absendung eines Boten geheim gehalten haben, so war dieser durch seinen Amtseid hierzu verpflichtet. Die anwesenden Boten hatten sich bei dem Botenknechtsbäudlein aufzuhalten, damit sie zur Hand waren. Durch Tod erledigte Stellen mußten sogleich wieder besetzt werden. Am Neujahr hatten 2 Boten mit dem Botenknecht einen Neujahrsumgang zu halten, den Erlös hatten sie in eine Büchse zu-legen und diese dann den Vorstehern des Botenwesens zu übergeben; diese theilten die Hälfte desselben unter die Boten und deren Botenknecht, während sie die andere Hälfte zu Gunsten kranker und invalid gewordener Boten verwalteten.

Die Boten nach Danzig hatten ebenso wie die nach Nürnberg 3 Groschen für einen Brief zu erhalten. Der Botenknecht hatte als Lohn für jeden nach Nürnberg gehenden oder von da kommenden Brief 4 Heller zu fordern. Der Gewohnheit gemäß, hatten die Boten nach jeder Reise dem Botenknecht ein Trinkgeld gegeben. Hierfür bestimmte die Ordnung, daß ihm die Nürnberger Boten von jeder Reise 1 Schreckenberger oder 5 Weißgroschen und nicht darüber zu geben hätten; von den Boten nach Danzig hatte er 4, von denen nach Leipzig und Krakau 3 Groschen zu erhalten. Die auf nahe Touren gehenden Boten hatten ihm 1 bis 2 Kreuzer, die nach dem Auslande gehenden 1 böhmischen Groschen oder 3 Kreuzer zu entrichten.

Zu Deputirten des Botenwesens wurden vom Rath die Kaufleute Stenzel, Eichheuser, Georg Fürsten und Georg Birkenhan ernannt und daran die Voraussetzung geknüpft, daß auch der Rath von Nürnberg 3 Personen aus der Mitte der Kaufleute zu gleichem Zweck verordnen werde; sie hatten die Vollmacht, die Boten anzustellen, abzusetzen und auch bis zu »etlichen Tagen Stocksitzen« zu bestrafen, wogegen sich der Magistrat die größeren Strafen vorbehielt. Diese Botenwesensverwaltung nannte man später »Botenamt« und die Deputirten die »Botenherren«.

Daß sich diese Einrichtung und insbesondere die der Nürnberger Post bewährt hat, zeigt sich daran, daß die mit Leipzig verkehrenden Kaufleute den Magistrat ersuchten, eine ähnliche Ordnung auch für die bereits längst bestehende Botentour nach Leipzig zu erlassen. Wie erheblich der Verkehr mit Leipzig war, wird dadurch bezeugt, daß aus dem Verbande, der diese Botentour bis dahin unterhielt, 32 Kaufleute ausgeschieden waren, selbiger also eine große Anzahl Mitglieder umfaßt haben muß. In Folge obigen Antrages erließ der Magistrat auch für diese Tour am 22. Mai 1596 eine Ordnnng. Da diese weder auf dem Stadtarchiv, noch auch auf der Stadtbibliothek gedruckt, sondern nur in Handschrift vorhanden, so lasse ich dieselbe, wie sie mir durch den Stadtbibliothek-Custos Herrn O. Frenzel zugekommen, hier folgen:

Botten-Ordnung.

Breslauer Stadtarchiv: Definitionum liber quartus Nro. 55.

Wier ꝛc. Bekennen, daß vnnß der gemeine Kauf vnnd Handelßman so sich ihres gewerbs von hierauß nach Leibzigk gebrauchen, eine ordnung vndt vorgleichung, derer sie sich wegen der Ordinarj Boten so von hierauß nach Leipzigk vnnd von dannen

hereinlauffen vorglichen vorbracht, mit biett daß wier Innen dieselbten confirmiren vndt bestettigen wollten, welche von wort zue wortt hienach folgen lautett,

Die Botten sollen allhie daß ganze Jahr allezeit am Sonabendt vesper Zeit ablauffen vnd folgenden Freytag in Leipzigk sein vnnd sollen zue Leipzigk allezeit am Dienstag frue widerumb ablauffen vndt am Sonntage zu Abendt wieder hie sein, vnnd sollen hieuor geschriebenen Personen so in dieser Ordnung sindt alle Briue auf nach folgende Stette, sowohl als gein Leibzigk ohne Lohn mit zunehmen schuldig sein als Punczlaw, Görlitz, Pautzen, Canitz, Königspurg, Han an der Elben, Strellen, Wurtzen vnd die Brieff deren ortt am Thore allezeit abgeben vnd wo brieff vorhanden wiederumb mit hier nemen, daß soll ein Jeder den seinen zue schreiben, daß sie sich darnach richten wollen,

In Leibzigk sollen sie alle zugleich in einer Herberg liegen, vnnd ihnen die briff dahin vor dem bestimbten tag abzulauffen gebracht werden, Vnd soll wann die Stunde kombt, mit wissen dessen, so die Verwaltung hatt, hinweg gehen, er habe viel oder wenigk (briue auf) bei ernster straffe. Alhie sollen sie alle briue in das Boten Beublein bringen, daß der Botenschaffer dieselben dem Boten zustellen vnd einschreiben kann.

Zue Leibzigk bringt man sie dem Boten In die Herbrige, Aber wan er hinkombt soll Er alle brieff selbsten abgeben.

Die Vorwaltung alhie vnd in Leibzigk für diß Jahr sollen Herr Heinrich vnd Daniel Schmidt gebruder versorgen, denen das gelt zugestellet, den Botten alle Wochen alhie vnd in Leibzigk ihr bedingt Lohn auß vnd einzugeben dauon dann rechnung zuthun.

Dem Botenschaffer soll von Jedem brieff zu empfangen aufzuschreiben vnd abzugeben, zween Heller besonder folgenn,

Zue dieser Reisen sollen drey Boten die sich vnstrefflich vorhalten wie zuuorn gebraucht werden. Welcher Bott vnderwegen kranck oder sonsten durch wasser oder andere gefahr verhindert würde, der soll dessen ein glaubwirtigen schein mit sich bringen oder nach gelegenheit der sachen die brieff mit einem andern boten vortzueschicken vorpflichtet sein, wie es auf der Nürmberger Reisen gehalten wirdt bey Ernster straff.

Alle Leipzieger vnd Nürmberger Marckte soll der lezte Bott alhie Ein tag ehe abgefertiget werden, damit einen tagk vor Auffsein deß Gleitt daselbsten ankommen.

Diese drey Ordinarjboten sollen keine briefe auff weiterbestellen annehmen, dann dorauß kondte groß Irthumb verseumniß vnd Schaden erfolgen wer Nun brieff weiter donn gen Leipzigk oder von Leibzigk herein biß gen Breßlau (die hieuor gemeltte Ordinarij Straß) gefördert haben wil, der soll solches in andere Wege oder besonder durch eigene boten auf sein Vnkost bestellen, vnd so offt seine Notturfft erfordert zubefördern macht haben, Wegen der Vorthel sollen die Botten (auch denen in der ordnung angemelten Personen) vber ihre angesazte Zeitt zuwarten nit schuldig sein, viel weniger andern umb ihres eigen Nuzes willen warten, sondern die ordnung ordenlich vorrichten.

Demnach zum anfang zwei vnd dreißig Personen mehr dann iezt zu dieser Leibziger Pottenordnung Jre Anlage gegeben sich aber deren nicht mehr zugebrauchen erkleret haben, darauß zu dem vnderhalt der ordinarybotten ein großer abgang volgett. Damit aber gleich wol dise ordnung Jren fortgang habe, vnd den botten für ihre Schwere mühe auch die billiche belohnung volge, hat man sich verglichen, daß sie so mit in dieser ordnung sein vnd doch zugleich Jre Briefe mit diesen vnsern diesen be-

stalten boten fortsendten wollen einem Jeden boten von einem Handelsbriefe, so bald er denselben alhie annehmen, soll vier Silbern groschen vnndt weiter nichts, dergleichen in Leibzigk wan er einen andern entgegen herein tragen soll auch Vier Silbergroschen Par geben, aber von demselben alhie weiter nichtes bezahlet werden soll, Ausserhalbe aber vndt in mangel deß, da dem boten solche Vier Silberne groschen alhier oder zue Leibzigk nicht würgklichen erlegtt werden, soll er solche vnd dergleichen briefe alhier noch dortt anzunehme nicht schuldig sein.

Von Studenten vndt Handtwerger brieff, auch von den Vortheln hienauß vnndt herein zutragen soll denn boten frey stehen nach gelegenheit sich bezalen laßen, das die vnuormögenden vnd Handtwergsgesellen nit beschweret werden.

Wer sich aber vndterstehen wirdt, frembder Leute oder denen so von dieser ordnung abgetretten, vnd nicht wie andere dazu haben geben wollen, Ihre brieff heimlich offentlich bej den seinen einzuschlißen, der soll so offt es die boten vormerken vndt also befunden wirdt, demselben Poten von Jedem Handelßbrieff Einen Thaler zu geben schuldig sein, wie dann ein Erbar Hochweiser Rath durch Ihre freundliche erinnerung schreiben, vnd alhier dem Erbarn Kaufman durch Decret offentlichen haben erkleren lassen, daß ihre Herrn mit vnnachlessiger Straffe andern zum abschew gegen den vorbrechern vorfahren, auch Niemandes hierinnen vorschonen wollen.

Welcher Pott heimlich vnderschleiff suchen vnd sich des weiter vortbestellen der brieffe vnderstehen wirdt, der soll sobaldt man es auf in beweist von dieser Reihe abgesezett vnd gestrafft werden, deme aber der Ihme die brieff weiter zubefodern geben hatt, Ob ihme gleich der Pott seine Sachen nicht vorrichtet hatte, soll keine hülff widerfahren, vnd wann der Bottenschaffer Wissenschafft dauon hatt, solches nicht antzeigt oder befordern hilfft, soll er in gleicher Straffe sein, darnach sich ein jeder zurichten habe.

Daß geldt tragen ist zuuorn genugsam verbotten, darüber geschicht auch keine hülffe, dessen sollen sich menniglich enthalten.

Wann wir dann solche abgeschribene ordnung vnd Artickel in nottdürfftiger beratschlagung gehabet vnd darauß so uiel befunden, daß hierin eines gemeinen Kauffmans notturfft ohne einichen Eigen nuz befordert vnd gesuchet wirdt, Als loßen wie vnß dieselbte nicht allein allerdinges gefallen Sondern befehlen auch dem Kauff vnnd Handelßman in gemein, ernstlichen, daß sie sich nicht allein der zuuor aufgerichten Bottenordnung in genere gemeß verhalten, sondern auch dieser New ins Werk gestelter Leibzigschen vorgleichung allenthalben wircklichen nachkommen vnd nachleben, auch Einem Erbarn Rath durch ihre vorhabende Eigensinnigkeit zue anderem Ernstem einsehen nit vrsach gebenn.

Zue Vrkunth, Datum 22 May Ao 1596.

Nachdem diese Botenordnung fast 40 Jahre gedient, und inzwischen ihre Bestimmungen sich als nicht mehr ausreichend erwiesen hatten, wurde dieselbe von den Botenherren unter Zuziehung der mit Leipzig verbundenen Kaufmannschaft einer Revision unterworfen und dann dem Rath zur Bestätigung übergeben. Diese neue, am 9. März 1635*) erlassene Botenordnung bestimmte u. A. Folgendes. Im April

*) Dieselbe ist auf kl. Folio gedruckt, führt den Titel: »Der Kayserlichen Stadt Breßlaw Bothen Ordnung (wie dieselbe auffs neue vbersehen) vermehret vnd verbessert worden. Anno MDCXXXV. Gedruckt zu Breßlaw durch Georgium Baumann« und bezieht sich auf eine vorhergehende von 1590, von welchem Jahre aber keine Ordnung vorhanden ist, so daß wohl damit die von 1596 gemeint sein wird.

hatten die Botenherren für diejenigen Kaufleute, die sich dieses Botencurses bedienen wollten, die Geldquote, die jeder zur Erhaltung dieser Einrichtung beitragen sollte, festzustellen, wozu sie die Zahl der Briefe, die auf jeden in dem vorhergehenden Jahre entfallen waren, als Maßstab anwendeten. Den Beitrag hatte jeder dem Botenschaffner zu entrichten, und wer dies nicht bald that, dessen Briefe wurden im Botenhäuslein zurückgehalten. Die Briefe waren dem Botenschaffner in das Botenhäuslein abzuliefern, dieser hatte sie einzuschreiben und dem Boten zu übergeben. Ankommende Boten hatten ihr uneröffnetes Bündlein ins Botenhäuslein abzuliefern, der Botenschaffner hatte die angekommenen Briefe bei geschlossenem Botenhäuslein aufzuschreiben und durch die bei der Baude aufwartenden Boten ohne Entgelt abtragen zu lassen. Für der Controle entzogene Briefe hatte der Bote im Betretungsfalle 12 Groschen Strafe zu erlegen, wovon die eine Hälfte dem Botenschaffner, die andere der Botenbüchse zufiel. Der Botenschaffner hatte als Lohn für jeden abgehenden oder ankommenden Brief 4½ Heller und von jedem Packet je nach Größe 6, 9 oder 12 Heller als Lohn zu fordern.

Die Boten hatten hier wie in Leipzig Sonnabends früh 10 Uhr abzulaufen und spätestens Donnerstags um die Vesperzeit, im Winter Freitags früh einzutreffen, der Bote, der säumig im Ablaufen war, hatte das erstemal 1 Thlr., das zweitemal 2 Thlr. Strafe an die Botenamtskasse zu zahlen, das drittemal aber seine Absetzung zu gewärtigen. In Leipzig hatten die Boten sämmtlich »in der Herberge bei Gregor Klosens Wittwe auf dem Briel« sich aufzuhalten und dort auch die anderen »ordinar Boten«, besonders den von Hamburg, abzuwarten. Die wegen des Letzteren etwa verspätete Ablaufszeit hatten sie sich bescheinigen zu lassen. Der Bote war verpflichtet, für diejenigen, die zu diesem Curs contribuirten, auch Briefe in die auf der Tour liegenden Orte mitzunehmen, wo er sie am Thore abzugeben hatte. Das Mitnehmen von Packeten war den Boten gestattet, doch durften sie dadurch in der Reise nicht gehindert werden. Geld mit dem Boten zu senden, war nicht erlaubt, weshalb auch keinerlei Garantie im Fall eines Verlustes geleistet wurde. Ueber Leipzig oder über Breslau hinausgehende Briefe mußten an Jemand in diesen Orten zur Weiterbeförderung adressirt werden. Zur Verbesserung ihres Einkommens war es den Boten gestattet, unter Aufsicht ihres Schaffners auch für fremde Personen Briefe mitzunehmen; hierfür hatten sie für einen 1-Lothbrief 3 Sgr. und für ein Packet nach Größe zu erhalten. Beischluß (Einlage) von anderen Briefen war im Interesse der Boten wie des Botenamtes nicht gestattet; den Botenherren stand es zu, Beischluß enthaltende Briefe oder auch Packete im Beisein des Absenders oder des Empfängers zu öffnen. Die Strafe war für Diesen wie für Jenen für jeden Brief 1 Thlr., für ein Packet 2 bis 3 Thlr. zum Besten der Postkasse. Von Nichtkaufleuten und von Soldaten beigeschlossene Briefe zahlten 12 Sgr., Packete 20 bis 30 Sgr. Strafe, welche der Bote erhielt. Den zu dieser Post contribuirenden Kaufleuten war der Briefbeischluß gestattet, wenn sie das Botenlohn dafür entrichteten. Schließlich bestimmte diese Ordnung, daß das, was hier für die Leipziger Ordnung festgesetzt sei, auch für die Danziger Ordnung, und auch für die Ordnungen, die etwa für andere Orte eingerichtet werden würden, Geltung haben solle.

Daß sich das Postwesen dieser Zeit schon wesentlich ausbreitete, wozu wohl auch die bereits bestehenden Thurn-Taxis'schen Posten beigetragen haben mögen, zeigt das Zusammentreffen der Boten in bestimmten Orten und ebenso die Bestimmung unserer Botenordnung, daß der Breslauer Bote den Hamburger in Leipzig abzuwarten habe.

Daß die Boten anderer Städte auch nach Breslau kamen, dies deutet schon die Ordnung an, indem sie nur die einheimischen Boten zum Aufwarten verwendet wissen will. Die Stadt Leipzig hatte bereits 1570 einen Boten für Breslau und 1652 deren zwei *). In Berlin sind 1614 dem Boten nach Breslau 4 Thaler Botenlohn für die Tour und 3 Groschen Wartegeld für den Tag ausgesetzt**). Nach Menzels »Topogr. Chronik von Breslau« S. 169 hatte die Stadt mit Kaiserlicher Erlaubniß unter Aufsicht des Rathes und zweier Verwalter aus der Kaufmannschaft fahrende Boten nach Danzig, Leipzig, Nürnberg, Prag rc. und 12 gehende innerhalb des Landes angestellt. Der Botenschaffner bekam wöchentlich 1 Thlr. nebst 4 Scheffeln Korn, 2 Scheffeln Salz und freier Wohnung, außerdem für jeden Boten, den er verschickte, 1 Sgr., und einige andere Vortheile. Für jede Meile wurden 4 Sgr. bezahlt. Der Verwalter bekam den sogenannten Meilenheller, der jährlich 3 bis 4 Thaler austrug.

Dieses durch die Kaufmannschaft und deren bezügliche Städte errichtete Botenwesen hatte insbesondere im 17. Jahrhundert eine ziemlich geordnete Ausdehnung erfahren, denn es gab, wie wir sahen, nicht nur laufende, sondern auch fahrende Boten, die ebensogut wie Briefe auch Packete beförderten; außerdem standen die verschiedenen Botencurse der Art in Verbindung, daß die Weiterbeförderung ohne Aufenthalt vor sich ging. Die späteren Kaiserlichen Patente zeigen, wie lange es dauerte und wie schwer es hielt, diese Einrichtungen zu Gunsten der Staatsverwaltung zu beseitigen.

Bei dem steigenden Botenwesen und dem sich ausbreitenden Postverkehr, insbesondere der Thurn-Taxis'schen Posten, deren Ueberschuß im Anfang des 17. Jahrhunderts auf 100,000 Dukaten angegeben wird***), konnte es nicht ausbleiben, daß sich die Regierungen die Postverwaltung zuzueignen suchten, und so wurde auch hier unter der Kaiserlichen Regierung die Post als eine Anstalt des Staates zum Regale desselben erklärt.

Die erste Begründung der Kaiserlichen Post in Breslau ist völlig ungewiß†); doch scheint es sicher, daß dieselbe um die Mitte des 17. Jahrhunderts hier schon bestanden hat. Die Breslauer Wechsel-Ordnung von 1672 spricht bereits von dem Abgange und der Ankunft der Posten; doch scheint deren Einrichtung sich vorerst nur auf wenige Curse, und zwar nur die Wiener und Prager, beschränkt zu haben, denn man suchte trotz der Staatspost auch nach dieser Zeit neue Botencurse einzuführen. So richtete der Rath der Stadt Thorn am 16. Mai 1678 u. A. auch die Frage wegen Aufnahme »gewisser Boten« neben dem Kaiserlichen Postamt an den Breslauer Rath, worauf ihm dieser antwortete, daß man hier wegen der Boten zwischen Breslau, Thorn und Danzig mit dem Botenamte verhandeln und dann darüber berichten werde††). Auf diese Art bestand das Botenwesen neben der Kaiserlichen Post fort. Ein Postbericht, der sich in einem Kalender auf der Stadtbibliothek befindet, welcher jedenfalls der eben berührten Zeit angehört, giebt uns hierzu folgende Nachricht:

*) Geschichte der Stadt Leipzig.

**) Matthias. Darstellung des Postwesens in den Königlich Preußischen Staaten. 2. Aufl. Bd. I. S. 269.

***) Klüber, das Postwesen S. 26.

†) Menzel, Topogr. Chronik S. 169.

††) Seidel. Das Niederlagerecht von Breslau. Mscrpt. S. 47.

Kurzer Bericht, welcher Gestalt die Ordinar Posten zu Breslau wöchentlich ab- und einlaufen.

Laufen ab:

Wiener Post	Dienstag vor der Thorsperren.
Frankfurt und Danziger Bote ...	Donnerstag vor Mittag.
Nürnberger Bote	Donnerstag Nachmittag.
Prager Post	Freitag zu Abend.
Thorner Bote	Freitag Morgens.
Leipziger Bote	Sonnabend Nachmittag.

Laufen ein:

Wiener Post	Sonntag zu Abend.
Thorner Bote	Sonntag gegen Abend.
Frankfurt und Danziger Bote ...	Montag früh Morgens.
Prager Post	Mittwoch Nachmittag.
Leipziger Bote	Donnerstag früh Morgens.
Nürnberger Bote	Sonnabend gegen Abend.

Nach dem Post-Curs-Tarif der Stadt Wien vom Jahre 1692 ging die Post von da nach Breslau Mittwoch gegen Abend ab und kam von Berlin, Breslau, Neisse, Olmütz, Brünn und Polen Donnerstags in Wien an*). Mit der Ausbreitung der Kaiserlichen Posten mußte das Botenwesen immer mehr aufhören, und wie sehr dasselbe beschränkt worden ist, darüber giebt uns ein Zeitgenosse etwa 1720 ein anschauliches Bild**): »Nachdem aber dies der Stadt Boten Amt dem Kaiserlichen Postamte zu praeiudiciren geschienen, so hat die Kammer ein Kaiserliches Rescript 1707 ausgebracht, vermittelst dessen dem Rathe, den Leipziger Boten, welcher von den ausländischen Boten dermalin fast allein noch übrig, abzuschaffen. Und obgleich solches die Kaufmannschaft und der Rath alles Fleißes deprecircn suchten, so erfolgte doch ein neues Rescript d. d. 30. September 1710 wodurch das erstere bestätigt und die Execution ernstlich befohlen worden. Diesem nach hat nun zwar die Stadt die in die Fremde gehenden ordinari Boten abstellen müssen, gemeinen Boten aber zu halten, deren sich Privati in vorfallenden Gelegenheiten bedienen mögen, ist ihr nicht benommen, daher auch noch der Boten Schaffner und Boten Herren vorhanden, jedoch ist leichte zu ermessen, wie sehr ihr Amt restringiret sei.«

Hiernach verblieb der Stadt nur noch das Botenwesen innerhalb der Provinz, und hierüber giebt ein Bericht aus dem Jahre 1714***) »wie die Boten in Breslau abgehen und ankommen« folgende Nachricht:

Bernstädter Brief bestellet der Namslauer Bote, weil er durchpassirt.

Brieg. Geht täglich früh 8 Uhr ein Bote von Breslau, und Abends kommt ein Bote von Brieg an.

Die Briefe werden Schuhbrücke bei Georg Böhmisch abgegeben.

*) v. Weingarten, Manuale S. 302.

**) Kretschmer, Breslographia. Mscrpt. S. 366.

***) Marperger, Der Schles. Kaufmann, S. 565.

Kreuzburg. Der Bote geht Sonnabend Mittag ab und kommt Freitag Mittag hier an. Logirt Kupferschmiedegasse an Ecke des Stockgässels.

Herrnstadt. Briefe mit dem Boten von Winzig.

Jauer. Mit dem Boten von Liebenthal, weil er durchpassiret.

Landshut. Mit dem Schmiedeberger Boten.

Liebenthal. Abgang des Boten von Breslau Sonnabend Mittag. Ankunft Freitag Mittag. Mit diesem Boten werden zugleich die Briefe nach Greiffenberg, Greiffenstein und Marklissa bestellt. Logirt Niklas-Gassen im grün Rautenkranz.

Liegnitz. Diese Briefe werden mit dem Neumarktschen Boten bestellt, weil die Stadt Liegnitz einen Boten nach Neumarkt sendet.

Namslau. Geht von Breslau Freitag Mittag, kommt an Donnerstag Mittag. Logirt Kupferschmiede-Straße im weißen Engel.

Neumarkt. Geht der Bote Dienstag und Freitag hier ab, und kommt Montag und Donnerstag an. Im Sommer geht er zuweilen mit Thorschluß desselben Tages an dem er gekommen, wieder ab.

Neisse. Der Bote geht Sonntag N. M. 3 Uhr ab und kommt Freitag N. M. hier an. Logirt Ohlausche Gasse im großen Christoph.

Oels sendet täglich 1 oder 2 Landkutschen hinein, die des anderen Tages wieder abgehen.

Schmiedeberg. Der Bote geht Donnerstag früh ab und kommt Dienstag Mittag wieder an. Logirt Reuschische Gasse im goldenen Hecht.

Schweidnitz. Geht der Bote Sonntag und Mittwoch N. M. 3 Uhr, kommt an dieselben Tage Vormittag. Logirt auf der Burg. Die Briefe werden auch im Kapuziner-Kloster richtig bestellt.

Steinau a. O. Geht ab Freitag Mittag, kommt an Donnerstag Mittag. Logirt Niklasgasse im hohen Eckhause.

Striegau. Mit dem Schmiedeberger Boten.

Winzig. Der Bote geht ab Dienstag und Freitag, kommt an Montag und Donnerstag. Logirt Schmiedebrücke, Ecke Kupferschmiedegasse.

Wohlau. Geht ab Sonntag und Freitag früh 8 Uhr, kommt an Montag und Donnerstag N. M. Logirt Niklasgasse im grünen Löwen.

Das Botenamt oder erste Breslauer Postamt, dessen erste Einrichtung mit dem Erlaß der ersten Boten-Ordnung von 1573 zusammenfällt, stand unter dem Magistrat, der dessen Verwaltung zuerst 3, später aber 2 Kaufleuten, »Boten-Herren« genannt, übertragen hatte. Dies Amt bekleideten:

1573. Stephan Eichheuser, Georg Fürst und Georg Birkenhan.
1596. Heinrich und Daniel Schmidt, Gebrüder.
1713. Johann Christian von Knorr und Ehrenfried Neugebauer. Als Botenschaffer war Gottfried Scholze angestellt.
1735. Christian Lebrecht Sachs. (Nach der Instanzien-Notiz war nur 1 Boten-Herr.) Als Botenschaffer Atlas Friedrich Saamhammer.

Daß das Botenwesen nicht unbedeutende Ueberschüsse hatte, ergiebt sich daraus, daß das Botenamt, als man 1668 das Zuchthaus baute, zu diesem Bau einen

erheblichen Vorschuß leistete*). Auch Menzel's Chronik giebt an, daß dessen Kasse an 3,050 Thaler Bestand habe.

Im Jahre 1748 wurde die Verwaltung des Botenwesens aufgehoben**).

Die Kaiserliche Post hatte inzwischen hierorts eine ziemliche Ausdehnung erlangt. Ihren Zustand schildert uns Marperger in seinem »Schlesischen Kaufmann« im Jahre 1713 folgendermaßen: »Gleichwie das Postwesen in allen Kaiserlichen Erbländern auf einem vortrefflichen Fuß, sowohl zur Bequemlichkeit der Reisenden als sonderlich der hohen und bürgerlichen Standes Correspondirenden eingerichtet, als ist desfalls auch in denen Schlesischen Posten und ihrer Verfassung kein Mangel auszusetzen. Es dependiret aber solches Postwesen immediate von der Kaiserlichen Kammer.«

Nach diesem Zeugniß eines Zeitgenossen war die Posteinrichtung in Schlesien den Anforderungen der damaligen Zeit entsprechend, und daß dieselbe sowohl für Sendungen als von Reisenden benutzt wurde, dies zeigt auch das Postmandat von 1718, indem dasselbe bestimmte: »daß, nachdem auf den Kaiserl. Schlesischen Extra- als ordin. Posten Waaren eingeführt worden, so sollen auch diese zur Verzollung gelangen, insbesondere sollen die von der Leipziger Messe reisenden Kaufleute revidirt werden, weil sie gewöhnlich kostbare Waaren in Kleidern und Wäschkoffern mit sich führen.« ***) Bereits 1708 besteht in Breslau ein Kaiserliches Ober-Postamt, wie sich daraus ergiebt, daß sich in den Post-Ausgaben der Chur-Brandenburg u. A. auch 40 Thaler finden, die auf ausdrücklichen Kabinetsbefehl vom 28. Juni 1708 der Kaiserlich Oesterreichische Ober-Postmeister in Breslau für den jedes Neujahr nach Berlin gesendeten Postbericht erhielt†).

Nach dem Breslauer Postbericht aus dem Jahre 1713 fungirte Joh. Seb. Peschel als Kaiserlicher Ober-Postamts-Verwalter; es wurden wöchentlich von hier 10 verschiedene Posten abgelassen, und eben so viele liefen ein, und zwar kamen und gingen wöchentlich:

2 reitende Posten nach Neisse, ganz Oberschlesien, Krakau und nach Polen, sowie nach Olmütz, Brünn, Wien, Ober- und Nieder-Ungarn, Steiermark, Tirol, Italien und Spanien;

2 Posten nach Graz, Prag, die zugleich die Verbindung nach Regensburg, Nürnberg, München, Augsburg, Frankfurt a. M., Cöln a. R., nach dem römischen Reiche, Tirol, Schweiz und den Niederlanden unterhalten;

3 Posten, wovon 2 fahrende und 1 reitende, nach Niederschlesien, Gr.-Glogau, von hier einerseits über Neustädtel und Soran durch die Lausitz nach Leipzig, andererseits über Grünberg, Krossen und Frankfurt a. O. nach Berlin; durch welche zugleich die Verbindung mit Holland, England, Hamburg, Holstein, Dänemark, über Küstrin mit Pommern (Stargard, Stettin, Stralsund), mit Preußen (Danzig, Königsberg), mit Schweden über Memel, mit Litauen, Reußen, Kurland, Liefland und Moskau stattfindet;

2 fahrende Posten nach Leipzig über Liegnitz, Hainau, Bunzlau, Görlitz, Bautzen mit der Verbindung nach Hamburg, in das römische Reich, Holland und England.

---

*) Kretschmer, Breslographia. S. 364.
**) Menzel, S. 169.
***) Sammlung Schlef. Privileg. Th. I., S. 460.
†) Matthias, Postwesen. Band I. 2. Aufl., S. 177.

1 reitende Post über Herrnstadt, Gr.-Tschirne, Lissa nach Posen u. s. w. nach Poln.-Preußen.

Hiernach war der Curs nach Leipzig der bedeutendste, denn es wurden dorthin 2 Posten direct und 3 Posten in Verbindung mit der Berliner Post, zusammen also 5 Posten, wöchentlich abgelassen; auch fand auf diesem Curs eine gegenseitige Berechnung statt, indem die Reisenden das Passagiergeld, das 6 Groschen für die Meile oder 11 Thlr. 8 Gr. für die ganze Tour bei 30—40 Pfd. Freigepäck betrug, sowohl hier wie in Leipzig sogleich entrichten konnten. Briefe und Packete jedoch mußten von beiden Seiten bis Lauban (Grenze gegen Sachsen bz. das Reich) frankirt werden. Zur Beförderung von Reisenden und Packeten waren nur die fahrenden Posten nach Berlin und Leipzig eingerichtet, und zwar: »unabbrüchig dem Kaiserl. Höhen Post-Regal«. Extra-Posten konnten auf jedem Curs beliebig gebraucht werden.

Die Posttaxe betrug damals:

für den einfachen ½ Lothbrief 3 Kr.,
» » doppelten 1 » 6 »

für Acten-Schriften bis 2 Pfd. vom Loth 6 Kr., was darüber vom Loth 3 Kr.,
» ordin. Kaufm.-Waaren bis 6 Pfd. pro Pfd. 12 Kr., was darüber vom Pfd. 2 Kr.,
» kostbare Kaufm.-Waaren bis 4 Pfd. pro Pfd. 18 Kr., was darüber vom Pfd. 4 Kr.,
» Gold und Silber bei 2 bis 3 Pfd. pro Pfd. 24 Kr., was darüber vom Pfd. 9 Kr.,
» 100 Thlr. Geld 30 Kr., 100 Thlr. Gold 15 Kr. u. s. w.

Briefe und beschwerte Briefe von 1 Loth an und Geld von 100 Thlr. an zahlten, sofern sie im Lande aufgegeben und bestellt wurden, nur die halbe Taxe. Für die Tour nach Leipzig war eine besondere Taxe festgesetzt, und diese betrug bis Lauban für den Brief 2 Groschen, für 1 Pfund Waare 4 Groschen, 2 bis 5 Pfund 8 Groschen, für 90 bis 100 Thaler 9 Groschen u. s. w.*).

Der Postbericht des hiesigen Ober-Postamtes vom Jahre 1722**) zeigt wiederum eine Erweiterung der Postverbindungen; nach diesem wurden wöchentlich 2 reitende Posten nach (Krakau) Wien, 2 fahrende und 1 reitende Post nach Berlin, Leipzig, 2 Posten nach Prag, 2 fahrende und 2 reitende nach Leipzig, 2 reitende nach Warschau und 1 Post nach Posen, Thorn, zusammen 14 Posten abgelassen, und eben so viele kamen an.

Als Schlesien unter die Preußische Regierung kam, ließ der König das Postwesen durch Commissarien einrichten, befahl jedoch, daß alle Postämter und Postwärterämter vom Staatsminister und Chef der Provinz v. Münchow und der Kammer in Breslau abhängig sein, alle Stellen von ihnen besetzt werden und die Einnahmen in die hier errichtete Ober-Postkasse fließen sollten. Das Berliner Postamt blieb ganz außer Verbindung. So dauerte diese Verfassung noch 1763 fort. Zufolge dieser Absonderung und Unabhängigkeit vom General-Postamte zu Berlin

*) Marperger, S. 560 u. ff.

**) Im Besitz der Schles. Gesellschaft für vaterl. Cultur.

wurde das Schlesische Postwesen vom Mutterlande wie jedes andere ausländische behandelt, und so wurde auch das Porto von Schlesien aus, oder umgekehrt, bis Grünberg bezahlt; Grünberg bildete das Grenz-Postamt, bis wohin die diesseitigen oder jenseitigen Postämter den Portobetrag in ihre Berechnung zogen. Bei der General-Postkasse in Berlin wurde für Schlesien eine besondere Rechnung geführt. Im Jahre 1766 stellte der König Französische Finanzbeamte an die Spitze der Postverwaltung des Landes. Zu der Commission, welche die neuen Anordnungen und dergl., die jetzt gemacht wurden, vollziehen sollte, wurde auch der Postmeister Scholz aus Breslau zugezogen; sie kam am 9. Mai zuerst zusammen und hielt dann wöchentlich zwei Sitzungen. Diese neue Postverwaltung, »Regie«, auch »Administration« genannt, handelte unter dem Schutze des Monarchen mit fast unbeschränkter Macht und bewirkte Vieles, was vorher keinem Postchef durchzusetzen gelungen war. Das Regiment dieser Fremdlinge dauerte indeß nur 3 Jahre. In dieser Zeit erfuhr das Postwesen im Staate eine große Veränderung; so wird u. A. ein fester Satz für die Post-Fuhrgehälter bestimmt, eine beträchtlich erhöhte Posttaxe entworfen und jedem Postamte gegeben, es wird eine gleichförmige Verfassung in den Extrapostanstalten angeordnet, die Portofreiheit beschränkt oder aufgehoben, und werden Schirrmeister auf fast allen Haupt- und bedeutenden Seitencursen bestellt, bedeckte Postwagen werden eingeführt und dergl. m.

Bei den vielen, mitunter recht guten neuen Einrichtungen war für das Breslauer Postwesen diejenige die wesentlichste, daß das Postwesen von Schlesien, das bis hierher die Provinzialminister v. Münchow und v. Schlabrendorf und die Kammer in Breslau verwaltet hatten, nun mit dem des Staats vereinigt wurde*). Dem hiesigen Ober-Postamte waren alle anderen Schlesischen Postämter unterordnet, und es bestehen 1768 in Schlesien: 1 Ober-Postamt (in Breslau), 33 Postämter und 123 Postwärtereien. In Breslau wurden bereits wöchentlich

2	reitende	und	2	fahrende	Posten	nach	Berlin,
2	»	»	2	»	»	»	Leipzig,
—	»	»	2	»	»	»	dem Gebirge,
2	»	»	2	»	»	»	Prag,
2	»	»	1	»	»	»	Troppau, Wien,
—	»	»	1	»	»	»	Oberschlesien, Krakau,
—	»	»	2	»	»	»	Wartenberg, Warschau,
—	»	»	2	»	»	»	Posen, Thorn,

zusammen 8 reitende, 14 fahrende, oder insgesammt 22 Posten abgelassen und ebensoviele empfangen. Die Person zahlte 6 Groschen Passagiergeld für die Meile. Die Fahrzeit dauerte: Von Breslau nach Crossen (22 Meilen) 40 Stunden; von Ratibor nach Breslau mit 6 Stunden Nachtquartier in Leobschütz (20 Meilen) 40½ Stunden; von Glatz nach Breslau (12 Meilen) 26 Stunden; von Wartenberg nach Breslau (8 Meilen) 20 Stunden, und zwar Abgang in Wartenberg 12 Uhr Mittags, Abgang von Oels 3 Uhr Morgens, Ankunft in Breslau 8 Uhr Morgens; von Breslau nach Bunzlau (13 Meilen) 22 Stunden, von Breslau nach Hirschberg 26 Stunden u. s. w. Bei gutem Wege trafen die Posten einige Stunden eher, bei schlechtem einige Stunden später ein, als es die Fahrzeit vorschrieb. Bei der Berliner Post heißt es ausdrücklich, daß die reitende früh, die fahrende Vormittags

*) Matthias, a. a. O. S. 31, 40, 41.

Dienstag und Donnerstag eintreffen, daß sie aber eigentlich am Abend des vorhergehenden Tages eintreffen sollen, was jedoch äußerst selten geschehe*).

Mit dem 24. Juni 1800, sagt Matthias in seiner »Darstellung des Postwesens in den Königl. Preuß. Staaten« S. 67, trat der Anfang der glänzendsten Periode des Preußischen Postwesens ein, in der es dem Staate den reichsten Gewinn erwarb und die höchste Stufe der Vollkommenheit erreichte, zu welcher dasselbe der an jenem Tage zum Generalpostmeister und Chef des ganzen Postwesens ernannte erste Staatsminister F. W. von der Schulenburg-Kehnert nur allein führen konnte und führte.

Es sind in dieser Zeit thatsächlich sehr wesentliche Verbesserungen geschaffen worden, so z. B. die Vermessung der Poststraßen, Errichtung der Meilenpfeiler, Verbesserung des Postfuhrwesens ꝛc., und so macht auch weiterhin das Postwesen Fortschritte, zu denen die Errichtung von Chausseen sehr wesentlich beigetragen hat. Einen großen Aufschwung giebt demselben 1821 die Einführung von Schnellposten, durch die zunächst Breslau mit Berlin eine abgekürzte Verbindung erhalten hat.

Die größten Fortschritte aber machte es auch in Schlesien seit der Errichtung der Eisenbahnen: den 22. Mai 1842 der Oberschlesischen, den 29. Oktober 1843 der Freiburger und den 18. Oktober 1844 der Niederschl.-Märkischen, sowie später der Posener, durch welche Breslau in das Europäische Eisenbahnnetz eingetreten ist. Seitdem hat sich das Postwesen derartig vergrößert und vervollkommnet, daß man von fast jedem Dörfchen aus die Post täglich benutzen kann, dabei ist die Verwaltung, Einrichtung und Abfertigung eine musterhafte. Durch die herrschende große Ordnung ist dem Publicum eine ungemeine Bequemlichkeit und Garantie für seine Sendungen und Reisen geboten, weshalb auch diesem Institute insbesondere von der Kaufmannschaft das größte Vertrauen entgegengetragen wird.

Das Postamt und die Posthalterei.

Wie schon angedeutet, befand sich die erste Breslauer Post (1573) in einem »Bäudlein« am Rathhause und derselben stand ein von dem Magistrat eingesetztes Botenamt vor, dessen Verwaltung einigen Magistratsmitgliedern, den »Boten-Herren«, übertragen war.

Das erste Kaiserliche Postamt, dessen Errichtungszeit ungewiß ist, lag auf der Rittergasse, neben dem alten Kammerhause**), also dort, wo sich heut die höhere Töchterschule am Ritterplatze befindet. Später war dasselbe eingemiethet in einem Hause Altbüßerstraße (jetzige Nr. 2), in den Localitäten, welche dann die Handlung »Gebrüder Schickler« durch eine lange Reihe von Jahren und noch in diesem Jahrhundert inne gehabt. Als Erinnerung hieran kann es gelten, daß sich an der Comptoirthüre daselbst noch heut ein reitender Postillon abgebildet befindet. Zur Preußischen Zeit befand sich das Postamt Junkernstraße Nr. 10, von wo es im Jahre 1833 in die gegenwärtigen Localitäten, Albrechtsstraße Nr. 26, verlegt worden ist. Letztere sind im Verlauf der Zeit durch wiederholten Ankauf anliegender Grundstücke wesentlich erweitert worden. Dies war besonders 1855 der Fall, zu welcher Zeit wegen der vorgenommenen Vergrößerungsbauten die Post in dem, auf

*) Preibisch, Postlexikon von Schlesien.
**) Menzel, Typogr. Chronik S. 169.

dem Boden des alten Theaters neu erbauten Commerzienrath Lode'schen Hause, Ecke der Ohlauer- und Taschenstraße, während etwa zweier Jahre sich in Miethe befand.

Die Posthalterei, d. h. die von den übrigen Functionen abgetrennte Verwaltung des Gespann- und Fuhrwesens, befand sich durch fast ein Jahrhundert in dem Besitz der Familie Sauer zunächst in dem Grundstücke Junkernstraße Nr. 2, dann Nr. 22 der Antonienstraße; das daselbst angebracht gewesene Schild trug die Jahreszahl 1762. Die Posthalterei soll zur Zeit des siebenjährigen Krieges einem Vorfahren dieser Familie verliehen worden sein. Den 1. Juni 1855 erhielt die Posthalterei Herr Schmiedemeister Rother, die sich dann bis vor Kurzem auf der Klosterstraße Nr. 2 im »Römischen Kaiser« befunden hat. Nunmehr ist dieselbe auf die Gabitzerstraße Nr. 15 verlegt.

Das 300jährige Jubiläum des Breslauer Postwesens fällt in das soeben abschließende Jahr; denn die erste regelmäßige Posteinrichtung in unserer Stadt datirt vom Jahre 1573.

---

17. Staats- oder Privattelegraphie in Nordamerika.

Das Telegraphenwesen der Vereinigten Staaten Nordamerikas ist, wie bis vor kurzer Zeit auch in England, lediglich Sache des Privatbetriebes, auf welchen die Staatsgewalt sowohl im Interesse der Regierung wie in dem des allgemeinen Verkehrs nur einen geringen Einfluß auszuüben vermag. Die Befugnisse des Staates sind überdies so wenig scharf begrenzt, daß die Telegraphengesellschaften sich selten geneigt zeigen, ohne beharrlichen Widerspruch auf die Forderungen der Regierung einzugehen, besonders wenn es sich um Herabsetzung von Gebühren handelt. In Folge dessen hat das Publicum unter dem Monopol, welches einzelne der Telegraphengesellschaften thatsächlich erlangt haben, vielfach zu leiden. Der Wunsch nach Uebernahme des ganzen Telegraphenwesens durch den Staat, und nach Vereinigung desselben mit der Postverwaltung, welche Maßnahme in England bekanntlich so überaus günstige Resultate gehabt hat, ist daher in den Geschäftskreisen der Amerikanischen Union weit verbreitet, und gewinnt je länger desto mehr an Ausdehnung und Stärke. In dem Jahresberichte des General-Postdirectors der Vereinigten Staaten über die Verwaltungsergebnisse des Rechnungsjahres 1871/72 wird diese für die Gestaltung des gesammten Verkehrswesens hochwichtige Frage einer eingehenden Erörterung unterzogen, welche zu dem Ergebniß gelangt, daß die Erwerbung der Telegraphie durch die Staatsgewalt und ihre Verschmelzung mit der Postverwaltung das einzige Heilmittel sei, von welchem eine gründliche und befriedigende Abhülfe der gegenwärtigen Uebelstände erhofft werden dürfe. Wir entlehnen diesem Bericht, der als Kennzeichen eines auch in Amerika sich vollziehenden Umschwunges über die Stellung und Aufgaben des Staats für die Verkehrsinteressen Beachtung verdient, die nachfolgenden Mittheilungen.

Als die erste Telegraphenlinie in den Vereinigten Staaten durch die Bereitwilligkeit des Congresses zu Stande gebracht worden war und das Unternehmen sich als lebensfähig erwiesen hatte, entstand die Frage, ob die Regierung das Patent an-

kaufen und im allgemeinen Besten verwerthen, oder ob die Linie denjenigen Privatpersonen überlassen werden sollte, welche sie gebaut hatten. Den ersteren Weg einzuschlagen, befürwortete mit Nachdruck eine Commission von Sachverständigen, welche aus der Mitte des Congresses zur Berathung der Angelegenheit zusammengetreten war. Diese Commission hob besonders hervor, wie die Begründer der Nordamerikanischen Constitution, obwohl bekanntlich eifrige Vorkämpfer für die Macht und Bedeutung der Einzelstaaten und in eifersüchtiger Weise achtsam auf jeden ungerechtfertigten Uebergriff der Centralgewalt, doch weise genug waren, die Handhabung des Postwesens zu centralisiren.

Die Beförderung von Nachrichten durch den Telegraphen falle offenbar unter denselben staatsrechtlichen Gesichtspunkt wie das Postwesen. Mit demselben Rechte, mit welchem man die Uebertragung der Post von der Landstraße auf die Eisenbahnen und Dampfschiffe verlangt habe, sei jetzt darnach zu streben, den electro-magnetischen Telegraphen der Post dienstbar zu machen, damit dieselbe ihren großen Beruf, ein schleuniges Beförderungsmittel für Wort und Schrift zu sein, erfüllen könne.

Wenn die Verträge der Erfinder mit Privatpersonen oder Privatgesellschaften ein ausschließliches Recht zu Gunsten der Unternehmer begründen, so liege auf der Hand, wie sehr Regierung und Land von denselben abhängig werden würden. Es sei nicht unmöglich, daß die Unternehmer durch die Art, wie sie ihr Monopol ausbeuten, das Land schließlich dahin brächten, ihnen für das Aufgeben jenes Privilegs jeden Preis zuzugestehen, welchen sie verlangen. Denn die Bevölkerung werde niemals die Nachtheile lange ertragen, welche sich aus der Verdrängung der Staatspost durch ein von Privatpersonen ausgeübtes Monopol ergeben müssen. Der Ausfall in den Einnahmen in Verbindung mit den Klagen der Bevölkerung werde schließlich das zu Wege bringen, was besser sogleich geschehe, nämlich die Telegraphie mit der Post als einen Zweig dieser Verwaltung in Verbindung zu bringen. Ueberdies wies die Commission darauf hin, von wie außerordentlichem Werth der Telegraph in Kriegsfällen sein müsse; sie betonte die vorzügliche Zweckmäßigkeit des neuen Beförderungsmittels für den Depeschenverkehr der Unionsregierung. »Lange haben,« sagt der in jeder Hinsicht bemerkenswerthe Bericht der Commission, »patriotische Geister daran gezweifelt, daß der für die Bevölkerung einer gemeinsamen repräsentativen Republik unerläßliche schnelle, vollständige und gründliche Wechselverkehr sich innerhalb so unermeßlicher Gebiete würde unterhalten lassen. Jetzt sind diese Zweifel gelöst, Dank dem glücklichen Erfolge des Morse'schen Telegraphen.«

Ungeachtet der eindringlichen Mahnungen der Commission kamen die von derselben vorgeschlagenen Maßnahmen nicht zur Ausführung, weil das Publicum erst sehr langsam von seinen Vorurtheilen gegen die neue Erfindung abließ. Auch die von der Staatsregierung erbaute Linie wurde bald den Inhabern des Patents überlassen. Seit dieser Zeit sind die schlimmen Voraussagungen der Commission mehr und mehr in Erfüllung gegangen; nebenher haben sich aber noch andere, von derselben nicht vorhergesehene Uebelstände herausgestellt, welche dringende Abhülfe erheischen. Das Telelegraphennetz ist mit und neben dem Eisenbahnnetz entstanden, und hat sich nur über einträgliche und leicht zugängliche Länderstrecken ausgedehnt. Es ist dem Gange der Civilisation gefolgt, nicht aber, wie die Postverwaltung, derselben vorangeeilt. Für Neuanlagen haben die Telegraphengesellschaften erst den Zeitpunkt abgewartet, wo sie auf sicheren Gewinn rechnen konnten. Nie haben sie versucht, die Bevölkerung durch den Gebrauch des Tele-

graphen zu einer Erkenntniß seiner Vortheile heranzubilden. Im Gegentheil, der Geist, welcher die Gesellschaften beseelte, ist nur zu oft engherzig und dem Fortschritt abgeneigt gewesen, wie schon ein Blick auf die Telegraphenkarte beweist, auf der wir weite Strecken von allen Mitteln des telegraphischen Verkehrs entblößt, und viele wichtige Orte sehen, die für den telegraphischen Verkehr auf abgelegene Eisenbahnstationen angewiesen sind.

Ein weiterer Uebelstand sind die hohen Tarifsätze, die außerdem auch ungleich bemessen, verwickelt und in vielen Fällen noch durch unerhört hohe Gebühren für die Ortsbestellung vertheuert sind. Obwohl die Herstellungskosten der Linien in Nordamerika durchschnittlich weniger betragen, als in den meisten Ländern Europas, Belgien und Norddeutschland ausgenommen, denen sie etwa gleichkommen, und obwohl die Betriebskosten geringer sind, als in den genannten Staaten, so betragen doch die Kosten für ein Telegramm durchschnittlich 70 Cents gegen:

16 Cts. in Bayern und Belgien,
22 » in Deutschland,
28 » in Frankreich,
29 » in Großbritannien,
32 » in Italien und
38 » in Europa im Ganzen.

Dabei ist noch zu berücksichtigen, daß der Minimalsatz in Amerika nur für zehn Worte, ausschließlich der Adresse und der Unterschrift, in Europa aber meist für zwanzig Worte, allerdings Adresse und Unterschrift eingeschlossen (nur in England ausschließlich dieser Theile des Telegramms) anwendbar ist.

Vielleicht der größte Uebelstand des Amerikanischen Systems ist jedoch der Mangel der Regierungs-Controle über die Normirung der Gebühren. Man hatte früher angenommen, daß gegen die Willkür der Gesellschaften nach dieser Seite hin die Concurrenz ein wirksames Gegenmittel sein würde. Die Erfahrung hat diese Annahme **nicht** bestätigt. Den bestehenden Gesellschaften ist es ein Leichtes, auf den Linien, auf welchen ihnen durch neue Unternehmungen Concurrenz droht, die Tarifsätze so weit herabzusetzen, bis die Concurrenz beseitigt ist, ohne daß sie selbst eine bemerkenswerthe Schmälerung in ihren Einnahmen empfinden. Häufig genug führt die Concurrenz dazu, daß sich die rivalisirenden Gesellschaften vereinigen und in Folge dessen ihren Tarif erhöhen, um die Einnahmen zu vermehren, die wohl für eine Gesellschaft ausreichend gewesen sind, die Ausgaben beider Compagnien aber nicht decken.

Es unterliegt keiner Frage, daß der Telegraph, wenn Verbesserungen in dem System die Herabsetzung der Gebühren um einen sehr erheblichen Betrag ermöglichen sollten, ein gefährlicher Concurrent für die Post werden würde. So lange das Telegraphenwesen jedoch in den Händen von Privatpersonen verbleibt, ist die allgemeinere Benutzung desselben, selbst bei wesentlicher Verminderung der Gebühren, doch wegen der Uebelstände kaum zu erwarten, die dem Verkehrsmittel anhaften müssen, so lange dasselbe nicht unter der Leitung des Staates steht. Unter diese Uebelstände sind zu rechnen: der in der Möglichkeit liegende Mißbrauch der Drähte zu persönlichen Zwecken durch Geschäftsleute, die bei der Gesellschaft betheiligt sind; die Bedenken erregende, übergroße Zahl der gebührenfreien Sendungen, die Ungleichheit in der Behandlung der Depeschen verschiedener Personen, sowohl hinsichtlich der

Gebühren, wie in der Reihenfolge der Abfertigung, endlich aber auch die bedenkliche Einwirkung auf die Presse des Landes.

Was den ersten Punkt, den Bruch des öffentlichen Vertrauens durch Verletzung des Telegraphengeheimnisses, betrifft, so mag das Mißtrauen gegen die Privatbeamten zwar unbegründet sein, dennoch wird der Handelsstand, welcher den Telegraphen hauptsächlich benutzt, mit mehr Mißtrauen gegen dieselben erfüllt sein, als gegen Beamte der Staatsverwaltung. Unter der letzteren würde die Verminderung der Gebühren auch eine solche Vermehrung des Geschäftsverkehrs herbeiführen, daß schon in diesem Umstande eine Gewähr gegen die Gefahr unbefugter Verbreitung des Inhaltes der Telegramme gegeben sein würde. Gegen diese Gefahr besteht unter dem gegenwärtigen System der alleinige Schutz in der Anwendung von Chiffreschrift; ein Mittel, was jedoch nicht in allen Fällen für die kaufmännischen Geschäftsbeziehungen zu gebrauchen ist.

Die gebührenfreie telegraphische Correspondenz umfaßt jetzt nicht weniger als 7 Procent der Gesammtmasse. Es ist in die Augen fallend, welche schwere Last dem Publicum hierdurch aufgebürdet wird.

Die Begünstigung einzelner Personen bei Behandlung der Depeschen besteht zunächst darin, daß die Mitglieder gewisser Gesellschaften, welche die Beförderung telegraphischer Depeschen unter der Bezeichnung: »Handels-Nachrichten« vermitteln, den übrigen Correspondenten vorgezogen werden, gleichviel ob deren Telegramme von derselben oder größerer Wichtigkeit sind, als diejenigen der Gesellschafts-Mitglieder. Eine fernere Ungleichheit beruht auch in der Verschiedenheit der Gebührensätze für dieselben Leistungen, unter welcher Ungerechtigkeit besonders ein Theil der Zeitungspresse viel zu leiden hat.

Die Beziehungen des Telegraphen zu der Presse sind nothwendiger Weise von sehr inniger Natur. In den Vereinigten Staaten haben sich diese Beziehungen in einer Weise entwickelt, welche die Presse fast gänzlich in die Hände der Telegraphengesellschaften überliefert. Es bestehen dort nämlich Preßgenossenschaften zu dem Zweck, Telegramme für alle Zeitungen zu sammeln und an dieselben weiter zu befördern. Diese Genossenschaften stehen mit den Telegraphengesellschaften im Vertrage und erlangen dadurch Gebührensätze, welche, obgleich gewiß für die Telegraphen-Compagnien nicht weniger einträglich, sich doch verhältnißmäßig niedrig stellen, wenn sie, wie hier geschieht, nach dem Corporationssystem auf die verschiedenen Zeitungen vertheilt werden. Diesen Beziehungen ist zum gegenseitigen Vortheil wie auch als Schutz gegen Concurrenz ein executiver Charakter gegeben worden, indem die Zeitungen sich verpflichteten, sich mit concurrirenden Linien nicht einzulassen, wogegen die Telegraphengesellschaften versprachen, von denjenigen Zeitungen, welche den Preßgenossenschaften nicht angehörten, höhere Gebührensätze zu beanspruchen. Dabei behielten sie indeß insofern eine gewisse Controle über die Zeitungen der Genossenschaften, als sie sich weigerten, Contracte von längerer Zeitdauer mit ihnen abzuschließen. Das Ergebniß dieser Zustände ist die Niederhaltung des Unternehmungsgeistes in der Zeitungsliteratur gewesen. Die Preßgenossenschaften, eifersüchtig auf ihr Vorrecht, erschweren den Beitritt anderer Zeitungen, indem sie meistens Einstimmigkeit des Votums bei Aufnahme neuer Mitglieder fordert, und die Gebührensätze für die Spezialdepeschen der in den Genossenschaften nicht vertretenen Journale sind so hoch, daß sie in den meisten Fällen ein Hinderniß für die Entstehung neuer oder für die gedeihliche Entwickelung bestehender Zeitungen bilden. Aus demselben Ge-

fühl der Eifersucht haben die Preßgenossenschaften sich meistens auf Seite der Gegner des Staatstelegraphen gestellt, obschon auch sie durch Einführung desselben große Vortheile erlangen, insbesondere aber auch aus dem wenig würdigen Abhängigkeitsverhältnisse, in welchem sie jetzt zu den Telegraphen-Compagnien stehen, erlöst werden würden.

Bei den vielen gewichtigen Gründen, welche für die Uebernahme des Telegraphenwesens auf die Staatsverwaltung und insbesondere für die Verschmelzung desselben mit dem Postwesen sprechen, ist es auffällig, daß trotz der Befürwortung dieser Maßnahme durch einflußreiche Körperschaften und Personen gegen diese Bestrebungen ein wohlorganisirter Widerstand fortdauernd stattfindet, der bisher stark genug gewesen ist, die Ausführung aller solchen Absichten zu verhindern. Die Gründe, auf welchen sich die Gegner dieser Maßnahme hauptsächlich stützen, sind folgende:

1. Der Telegraph sei wesentlich eine Privatangelegenheit, mit der die Regierung nichts zu thun haben dürfe — am allerwenigsten in einer Republik.
2. Bei der Regierungsform der Union würde der Telegraph ein gefährliches Werkzeug in den Händen der regierenden Partei werden; dieselbe hätte dann das Mittel, von den Depeschen der Gegenpartei nach Belieben Kenntniß zu nehmen, und die Beförderung derselben aufzuhalten oder ganz zu verhindern.
3. Die Regierungsverwaltung würde kostspieliger, und doch weniger wirksam sein.
4. Die Erwerbungskosten würden für das Land unerschwinglich sein.

Auf die ersten drei Gründe ist von keiner Seite großes Gewicht gelegt worden. Es wurde mit Erfolg gegen dieselben geltend gemacht, daß das Telegraphengeschäft in allen wesentlichen Punkten dasselbe sei, wie die Briefbeförderung, und daß jeder Grund, der für die Ausübung der letzteren durch den Staat angeführt würde, sich ebenso gut auch zu Gunsten des erstgenannten Communicationsmittels anwenden ließe. Ferner steht fest, daß die Verschmelzung der Telegraphie und des Postwesens fürs Erste eine bedeutende Vermehrung des Personals nicht zur Folge haben würde. Die technische Ausbildung und Erfahrung, welche für diese Beamten zur Verrichtung ihres Dienstes nothwendig ist, würde es schon allein verbieten, bei Ernennung derselben lediglich politische Rücksichten walten zu lassen. Jede Verzögerung würde leicht zu verhindern sein durch die einfache Maßregel, die Zeit für die Einlieferung, Beförderung und Aushändigung jeder Depesche genau festzusetzen; auch wäre deren Geheimniß bei der Regierung unter dem Schutze der Gesetze sicherlich nicht weniger geborgen, als bei Privatgesellschaften. Ueberhaupt ist *der Einfluß der Bevölkerung auf Staatsorgane*, sei es durch die Presse oder die Landesvertretung, *viel größer, als auf Privatgesellschaften*, und daher *finden die Bedürfnisse des Publicums bei der Regierung ein willigeres Ohr, als bei Gesellschaften*, deren Hauptaugenmerk zunächst nur auf das Interesse der Actionaire gerichtet ist. Auch die Verwaltungsausgaben würden wesentlich vermindert werden können durch Zusammenlegung concurrirender Linien und durch die Verbindung der Stationen mit den Postanstalten; die Verwendung desselben Personals zu beiderlei Dienstverrichtungen auf wenigstens zwei Drittheilen der vorhandenen Stationen würde eine weitere Verminderung der Ausgaben bewirken und sogar zu-

lassen, bessere Besoldungen an Post- wie Telegraphenbeamte zu zahlen und dadurch größere Leistungen zu sichern.

Der vierte Einwurf fiel dagegen schwer in die Wagschale, zumal er durch den statistischen Beweis unterstützt war, daß die Staatstelegraphen in Europa nicht die Unterhaltungskosten eintrügen. Indeß wurden die Mißstände des gegenwärtigen Systems zu tief gefühlt, um nicht der Regierung wie dem Publicum den Anlaß zu Versuchen zu geben, wie über dieselben Herr zu werden sei. Eine im Jahre 1866 neu begründete Gesellschaft »die Nationale« war aus diesem Streben hervorgegangen. Dieselbe suchte von dem Congreß einige werthvolle Vergünstigungen zu erlangen gegen das Versprechen, die Regierungsdepeschen vor denen von Privatpersonen und gegen mäßigere Gebühren zu befördern, wie auch sich einer Klausel zu unterwerfen, welche das Recht der Regierung wahrte, zu jeder Zeit die Linien der Gesellschaft, nach Abschätzung ihres Werthes, übernehmen zu können.

Diese Form wurde zugestanden; man nahm jedoch Veranlassung, auch allen übrigen Gesellschaften die gleichen Vergünstigungen, wie der Nationale anzubieten, wenn sie derselben Klausel sich fügen wollten. Um letztere indeß annehmbarer erscheinen zu lassen, wurde sie dahin abgeändert, daß dem Staate das Recht zustehen sollte, sich nach fünf Jahren in den Besitz der Linien setzen zu können. Damit aber ging der Zweck der Regierung, eine stete Controle auf die Gesellschaften zu erlangen, völlig verloren, die Klausel erschien aber auch den Gesellschaften so unschädlich, daß dieselben sich größtentheils bereit erklärten, den Bestimmungen eines im Juli 1866 von der höchsten Staatsgewalt sanctionirten bezüglichen Gesetzes nachkommen zu wollen. Immerhin aber ist durch das Gesetz für den Staat ein Weg geöffnet, in den Besitz des Telegraphenwesens zu gelangen, und dasselbe nach seinen Absichten zu reformiren und umzugestalten. Es erscheint daher jetzt an der Zeit zu sein, die Vorbehalte jenes Gesetzes auszunützen, und die Linien entweder einiger oder aller Gesellschaften, die unter den Bestimmungen desselben wirken, anzukaufen. Daß dies ein mit Vorsicht auszuführendes und mit gewaltigen Kosten verbundenes Unternehmen ist, läßt sich nicht bestreiten. Es erscheint jedoch das Gelingen kaum zweifelhaft, nachdem der Versuch, welchen man in England in dieser Beziehung vor wenigen Jahren gemacht hat, so glänzend gelungen ist.

II. Kleine Mittheilungen.

Die Petitions-Commission des Reichstages hat die das Postwesen betreffenden Petitionen:

Nr. 50 des Verzeichnisses I.: Der Verlagsbuchhändler Lipperheide zu Berlin beantragt die Aufhebung der seitens des Kaiserlichen General-Postamts unterm 26. November 1873 erlassenen Verordnung wegen des Abonnements auf Zeitungen und Zeitschriften bei den Postanstalten;

Nr. 91 daselbst: Der Inspector W. Lemke zu Berlin bittet um Verbesserung der Lage der Postexpediteure;

Nr. 100 daselbst: Die Firma Spitz und Leu beantragt eine Aenderung des neuen Portotarifs;

Nr. 109 daselbst: Die Postschaffner des Kaiserlichen Post-Zeitungsamtes zu Berlin bitten um Gehaltsverbesserung;

Nr. 123 daselbst: Verwittwete Briefträger Dreger zu Metz bittet um Erwirkung einer Pension;

Nr. 20 des Verzeichnisses II.: Postfußbote Marxhausen zu Lauban bittet um Anordnung einer amtlichen Vertretung der Postfußboten an den Sonntagen;

Nr. 34 daselbst: Postsecretair Müller in Posen beantragt die Regelung der Gehaltverhältnisse und

Nr. 61 daselbst: Landbriefträger Bold in Belgard im Namen der Landbriefträger Pommerns 2c. beantragt Gehaltserhöhung;

zur Erörterung im Plenum sämmtlich für ungeeignet erklärt.

Schweizer Postwesen. Die Gesammtwerthsumme der im Jahre 1873 der eidgen. Post anvertrauten Mandate betrug 124,182,968 Frcs. Im Jahre 1872 betrug diese Summe 99,917,898 Frcs.

Die ins Ausland geschickten Mandate betrugen 6,528,762 Frcs., und die vom Ausland in die Schweiz gekommenen 4,011,072 Frcs.

Die transandinische Eisenbahn zwischen Valparaiso und Buenos-Ayres. Der Bau der interoceanischen Eisenbahn auf dem Südamerikanischen Continent kann nunmehr als gesichert betrachtet werden, indem der Unternehmer, Herr Clark, eine staatliche Zinsengarantie von 7 pCt. erhalten hat. Es ist dieses eine der großartigsten Arbeiten, indem sie durch einen Schienenweg von 935 Englischen Meilen das Atlantische mit dem Stillen Meer verbindet. Aus den von Clark veröffentlichten Berichten ergeben sich folgende Notizen, die eine annähernde Uebersicht gewähren. Die Kosten belaufen sich auf 28 Mill. Duros, wovon auf die Argentinische Conföderation 22½, auf Chile 5½ Mill. entfallen. Die Bahn wird in ihrer ganzen Ausdehnung dieselbe Schienenweite behalten und über den Uspallatapaß in den Cordilleren von Chile gehen. Die Linie geht aus von der Vorstadt vor Buenos-Ayres: Belgramo, läuft nach San Martin, Pilar, Giles, Carmen de Areco, Salto und Junin, durchschneidet die Indianerdistricte bei den Grenzforts im Süden von Cordoba und erreicht Villa Mercedes im Staate San Luis. Dieser Theil bietet für den Bau keine Schwierigkeiten dar, Alles ist flach und eben. Clark berechnet die Kosten hier auf 20,000 Pesos die Meile. Von Mercedes geht es weiter nach La Paz, zwischen der Cordillera von Alto Pencaso und dem Bebederosee, von da nach dem Uspallatapaß, Santa Rosa und Valparaiso. Die Pampas mit ihren reichen Viehheerden werden die Haupteinnahmequelle der Eisenbahn bilden; Clark berechnet den Gewinn aus dem Transport von Mastvieh auf 150,000 Pesos das Jahr; dazu kommen noch die Sendungen von Metallen in den gold- und silberhaltigen Gegenden. Heute kostet der Waarentransport aus den Staaten Mendoza und San Juan nach Buenos-Ayres beispielsweise 80 Pesos die Tonelada; die Eisenbahn wird eine Ermäßigung um fast ein Drittel bewirken. Die Ausfuhr von trockenen Früchten wird einen neuen Handelszweig zwischen Buenos-Ayres und Rio-Janeiro begründen, weil letzteres jährlich 500 Toneladas aus Europa importirt. Dann schmeichelt man sich mit der Hoffnung, daß, während die Australischen Dampfer stets nach San Francisco fuhren, um Passagiere über New-

York nach Europa zu befördern, die Vollendung der transandinischen Bahn den Strom über Valparaiso und Buenos-Ayres nach Lissabon leiten würde. Die Fahrzeit von Valparaiso nach Buenos-Ayres soll nur 40 Stunden betragen. (Köln. Ztg.)

Die Versorgung der Stadt Paris mit Trinkwasser hat bisher viel zu wünschen übrig gelassen, da das Wasser der Dhuys, eines kleinen Nebenflusses der Aisne, welcher Paris täglich nur 20,000 Kubikmeter des unentbehrlichen Elements liefert, für die Riesenstadt nicht ausreicht. Um diesem Mangel abzuhelfen, hat man vor 8 Jahren begonnen, das Wasser der Vanne, welche inmitten der Weinberge der Champagne entspringt, durch einen Aquäduct nach Paris hin zu leiten. Dieser Aquäduct ist, nach Gaston Tissandiers Mittheilungen in der »Illustration«, jetzt der Vollendung nahe und ein überaus bemerkenswerthes Werk.

Die Leitung besteht aus einem prachtvoll construirten, höchst solid gemauerten Tunnel von zwei Metern im Durchmesser und von 140 Kilometern Länge. Nach Ueberschreitung der Thäler der Yonne und des Loing, über welche das Wasser mittelst verdeckter Brücken und kolossaler Heber (Siphons) geleitet wird, mündet der Aquäduct in einem auf den Anhöhen des Montsouris erbauten Reservoir, welches im Stande ist, 300,000 Kubikmeter Wasser zu fassen. Dasselbe besteht aus einem mächtigen unterirdischen Behälter, dessen Wände überaus compact und solid aufgeführt und von außen noch durch schräge massive Widerlager in einer Dicke von 3 Metern verstärkt sind. Das Deckengewölbe wird von zahlreichen Pfeilern getragen, was den riesigen Hallen das Aussehen eines antiken Tempels verleiht. Wände und Decken der Couloirs sind mit dem besten hydraulischen Mörtel bekleidet, um sie undurchdringlich zu machen. Man rechnet darauf, durch diesen Aquäduct der Stadt Paris täglich eine Wassermasse von 100,000 Kubikmetern zuzuführen. Das Wasser der Vanne ist überaus rein, wohlschmeckend und vollkommen klar. Nach Vollendung der Leitung wird daher Paris um eine wichtige Quelle der Gesundheit großer Städte reicher sein.

Die Spanische Post und der Bürgerkrieg in Spanien. Ein Artikel der »Revista de Correos«, des amtlichen Organs der Spanischen Postverwaltung, schildert lebhaft die Schwierigkeiten, welche das Postwesen in Spanien, aus Veranlassung des Bürgerkrieges im Norden und Osten der Pyrenäischen Halbinsel, erleidet. Die Störungen begannen zuerst mit der Einstellung des Verkehrs auf der nördlichen Eisenbahnroute von Alsásua bis Irun, erstreckten sich sodann bis Vitoria, und gegenwärtig ist die Bahnstrecke bis Miranda de Ebro außer Betrieb. Um den Nachtheilen zu begegnen, die das plötzliche Aufhören aller Verbindungen mit sich brachte, sah sich die Spanische Postverwaltung genöthigt, Posttransporte auf den längst verlassenen Landstraßen einzurichten. Diese Verbindungen wurden in der Richtung auf Madrid in dem Maße erweitert, als die Eisenbahnlinien ihren Betrieb einstellten; und der neue Postcurs ersetzte trotz seiner Beschwerlichkeit und der langsameren Beförderung doch einigermaßen die Eisenbahn, so daß der Postdienst zwischen Madrid und San Sebastian bz. Irun und weiter nach dem Auslande hin anfangs mit ziemlicher Regelmäßigkeit aufrechterhalten werden konnte. Bald aber mehrten sich die Ueberfälle bei den Postbeförderungen; fast täglich wurden die Briefsäcke von den Insurgenten durchsucht, oft sogar weggenommen und verbrannt; zu wiederholten Malen geriethen die Reisenden, die Conducteure und Postillone in Lebensgefahr.

Solchen Gefahren gegenüber mußten die Transporte auf der am meisten bedrohten Route jenseits Vitoria endlich eingestellt werden; und gegenwärtig geht die Post nur bis Miranda de Ebro, zumal der Aufruhr sich auch bis in die Umgebungen von Tolosa und Oyarzun verpflanzt hat. Im Innern Navarras, wo die Eisenbahnlinien Miranda-Bilbao und Alsásua-Pamplona sogleich von den Insurgenten zerstört worden waren, begann die theilweise Einstellung der postdienstlichen Verrichtungen schon im Frühjahr 1873. Doch gab die Verwaltung keineswegs sogleich dem Andringen der Ereignisse nach, sondern zog sich nur Schritt für Schritt zurück, so daß einzelne Orte erst vom September ab den Postdienst einstellten.

Um endlich dem Mangel einer regelmäßigen Verbindung zwischen Madrid und den insurgirten Provinzen bz. dem Auslande abzuhelfen, schritt die Postverwaltung, da mit Landtransporten nichts auszurichten war, zur Herstellung von Dampfschiffsverbindungen nach Bilbao und San Sebastian. Der Gesellschaft Uriarte, welche den Dienst zwischen Santander und Socoa bz. San Sebastian vermittelt, wurde die Beförderung der Staatscorrespondenz nach Bilbao und Sebastian, sowie der Briefsäcke nach dem Auslande übertragen. Diese Verbindung gewährte der Spanischen Post den Vortheil, wenigstens mit der Biscayischen Nordküste, sowie mit Frankreich einen regelmäßigen Verkehr unterhalten zu können. Vitoria steht durch die bis Miranda gehenden Landposten mit Madrid in Verbindung; der übrige Theil Navarras erhält Correspondenz vermittelst der Eisenbahnlinie Zaragoza-Pamplona, auf der freilich häufig Störungen vorkommen, so daß sich kürzlich z. B. in Tafalla 56 Madrider Posten angehäuft hatten, weil die Weiterbeförderung nach Pamplona nicht möglich war. Hin und wieder versucht man durch die Postfußboten (peatones) innerhalb Navarras eine, wenn auch unregelmäßige und mit mannigfachen Schwierigkeiten verknüpfte Postverbindung zu unterhalten.

In Catalonien hat der Postdienst kaum weniger Störungen erlitten, als in den Biscayischen Provinzen. Die Barcelonische Eisenbahnroute functionirt nur von Lerida ab, der Bahnbetrieb zwischen Vinaita und Tarragona ist sehr häufig unterbrochen; er ruht gänzlich zwischen Valencia und Tarragona. Auch auf diesen Strecken sind Posttransporte mit Wagen (servicios en carruaje) eingerichtet worden. Trotzdem konnten die beiden täglichen Postverbindungen, welche Spanien auf der Route über Barcelona, Gerona und La Junquera mit Frankreich eingerichtet hat, nur äußerst selten im Gange erhalten werden, weil die Insurgenten den Verkehr hinderten und die Posten aufhoben.

Die Provinz Tarragona, deren Bahnlinie bis Valencia nicht betriebsfähig und die in ihrem oberen Theile gebirgig ist, leidet gleichfalls erheblich durch den Mangel an Verbindungen. Die Landpost von Reus nach Falset, Mora de Ebro, Gandesa und Tortosa hat bis vor Kurzem ihren Dienst mit einiger Regelmäßigkeit wahrnehmen können; gegenwärtig aber vergeht kaum ein Tag, an dem die Aufrührerischen nicht die Correspondenz in Beschlag nehmen. Von letzteren ist namentlich der Transport von amtlichen Depeschen, Geldsendungen und Zeitungen, und zwar bei Todesstrafe, verboten; dennoch haben Conducteure und Postfußboten wiederholt solche Gegenstände befördert, freilich unter steten drohenden Gefahren. Nachdem die Post zwischen Flix und Lerida aufgehoben ist, steht dieses Gebiet mit Tarragona nur vermittelst der Bahn von Vinaita, und mit den Provinzen Teruel und Zaragoza nur durch die Post von Tortosa über Valderrobres und Alcañiz nach Zaragoza in Verbindung; auch auf diesen Postrouten aber kommen fortwährende Unterbrechungen vor.

Aehnlich liegen die Verhältnisse in den Provinzen Castellon, Teruel und Valencia, so daß in einem beträchtlichen Theile Spaniens durch Störungen im Postbetriebe den öffentlichen Angelegenheiten wie den Privatinteressen namhafte Nachtheile zugefügt werden, welche ganz Spanien mit leidet.

General-Postdirector Bryan aus Japan. Als im Jahre 1861 der Unionskrieg ausbrach, marschirte ein etwa zwanzigjähriger Jüngling, Namens J. M. Bryan, an der Spitze eines Ohio-Regiments durch die Bundeshauptstadt. Er bildete die Spitze nicht als Commandeur des Regiments, sondern als Trommler, bekam aber bald das Kriegsleben satt und nahm seine Entlassung, worauf es ihm gelang, eine Sprosse auf der Stufenleiter zum Glücke zu erklimmen. Er erhielt eine Clerkstelle an der Office des sechsten Auditors, nachdem er vorher willig und fleißig in verschiedenen untergeordneten Stellen gedient hatte. Sein Platz war an dem Pulte, den man »british mail desk« heißt, und er fand die Gelegenheit, sich mit dem ausländischen Postdienste bekannt zu machen sowie überhaupt die Organisation des Postwesens kennen zu lernen.

Als die erste Gesandtschaft aus Japan an der Amerikanischen Küste landete, kam Bryan der Gedanke, ob sich dieser Staat, der eben im Begriff war, seine barbarischen Zustände in die der Gesittung umzuwandeln, nicht etwa auch einen Postdienst wünschen möchte, und nach einigen vergeblichen Anläufen gelang es ihm wirklich, die höchsten Würdenträger der Gesandtschaft zu sprechen und sie seinem Plane geneigt zu machen.

Sie riethen ihm, da sie keine Vollmacht über die Sache hatten, nach Japan zu gehen. Hierzu hatte der Clerk mit seinen 1600 Dollars per Jahr kein Geld. De Long, der Amerikanische Gesandte in Japan, rieth ihm deshalb, sich an die »Pacific Steamship Company« zu wenden, und gab ihm einen Empfehlungsbrief an deren Präsidenten, der ihm auch richtig auf der östlichen Linie freie Passage von San-Francisco nach Yokohama verschaffte. Bryan hatte 375 Doll., von denen er 300 Doll. seiner Frau ließ. Mit dem Reste machte er sich auf nach New-York, wo es ihm gelang, noch einen Freipaß von Ogden nach San-Francisco zu erhalten.

Er reiste nun ab. In Councilbuffs traf es sich, daß er ein Officiers-Ticket über die Bahn für 38 Doll. kaufen konnte, und es blieben ihm nur noch wenige Dollars in Greenbacks übrig. Aber der Mann gehörte offenbar zu denen, welchen die Göttin des Glücks wohl will. Unterwegs stellte ihn der Postagent als seinen Gehülfen an, so bekam er freie Fahrt und verkaufte in Ogden sein Ticket wieder für 41 Doll. In Yokohama blieben ihm, als er ankam, noch gerade 25 Cents in Silber. Ein Zollhausbeamter lieh ihm 25 Doll., die aber bald aufgebraucht waren, ohne daß Bryan sein Ziel hätte erreichen können.

Er wendete sich an den Agenten der »Pacific Steamship Company« und wußte denselben so von den Vortheilen zu überzeugen, welche dieser Compagnie erblühen würden, wenn er seinen Zweck erreichte, daß dieser ihm nach und nach 500 Mexikaner-Thaler lieh. Er hatte heftige Opposition namentlich von Seite des Englischen und Amerikanischen Consuls zu überwinden, welche sich eines Profits, den sie bis jetzt gemacht hatten, beraubt sahen; aber er drang durch und sah sich bald zum Japanesischen Kommissar ernannt mit einem Gehalt von 6000 Doll. in Silber per Jahr und 300 per Monat für Reiseausgaben. Außerdem bekam er ein Geschenk vom Kaiser, in 1000 Doll. bestehend, um ihn für seine gehabte Mühe zu entschä-

digen. Hierfür soll er Postverträge mit den Vereinigten Staaten, England, Frankreich und Deutschland abschließen. In Amerika ist das schon gelungen, und Bryan ist auf dem Wege nach Europa, um seine Mission auch hier zu erfüllen.

(Beamten-Zeitung.)

Die Erschließung Chinas für den Europäischen Handel macht mehr und mehr Fortschritte. So eben sind auf den Werften der Clyde fünf große Raddampfer, wahre Paläste von zwei bis drei Etagen, vollendet worden, mit denen von der Dampfschifffahrtsgesellschaft zu Shangai ein regelmäßiger Fahrdienst auf dem Jantsekiang oder blauen Strom bis Hankow eröffnet werden wird. Hankow liegt etwa 1200 Kilometer vom Meere entfernt und ist der wichtigste Theemarkt für Europa. Dorthin werden die Theeproducte der Provinz Hupe, die besten Chinas, zum Verkauf gebracht. Es ist zu hoffen, daß diese Dampferverbindung bald bis Jschang, 700 Kilometer stromaufwärts, ausgedehnt wird, was von um so größerer Wichtigkeit wäre, als dann eine der reichsten und bestangebautesten Provinzen Chinas, die Provinz Ssechuen, dem Welthandel erschlossen werden würde. Jenseits Jschang wird die Fahrt für Europäische Schiffe durch die großen Stromschnellen gehemmt, welche auf einer Strecke von 180 Kilometern das Flußbett so verengen, daß kein Europäisches Schiff den zwischen Felsblöcken reißend dahinströmenden Fluß zu passiren vermag.

Ein uraltes Zeugniß vom Gebrauch der Waage findet sich in dem berühmten »Ritual eines Todten«, einer altägyptischen, in Hieroglyphen geschriebenen Papyrusrolle von Hunnefer, aus der Zeit Seti's I. (19. Dynastie, etwa 1350 v. Chr. G.). In der darin enthaltenen Beschreibung der »Gerichtsscene« ist nämlich dargestellt, wie das Herz des Todten in der »Halle der vollkommensten Gerechtigkeit« unter Aufsicht des Osiris gewogen wird, und zwar auf einer Waage, deren Construction derjenigen unserer modernen Waage mit Läufer ziemlich nahe kommt; die Einstellung auf das Gleichgewicht wird, ähnlich wie bei dieser, durch ein auf dem einen Waagebalken hin und her gleitendes Gewichtsstück erzielt. Die Papyrusrolle befindet sich im Besitze des Britischen Museums. (Ausland.)

III. Zeitschriften-Ueberschau.

Es enthalten:

1) Deutsche Monatshefte. Band III. 1874, Heft II. Februar.

1. Die Siegel der Universitäten im Deutschen Reich. II. (mit Illustrationen). 2. Die Deutsche Gemeinschuldordnung. 3. Die Finanzverwaltung Preußens in den Jahren 1870, 1871 und 1872. 4. Zur Literatur über den Norddeutschen Bund und das Deutsche Reich. II. 5. Zur Geschichte der Deutschen Holzskulptur. 6. Ein Deutsches Central-Handelsregister. 7. Chronik des Deutschen Reichs. 8. Literatur. 9. Eingegangene literarische Neuigkeiten.

2) L'Aéronaute, Paris, Février 1874.
Le nouveau mémoire de Mr. Marey. Société française de navigation aérienne: Extraits des procès-verbaux. Séance générale semestrielle du 26 Novembre 1873: Discours de Mr. Janssen, président. Rapport annuel sur les travaux aéronautiques. Rapport financier. Rapport sur l'état des archives. Séance du 3 Décembre 1873. Faits divers, bibliographie et publicité aéronautiques.

3) Unsere Zeit. Deutsche Revue der Gegenwart. Herausgegeben von Rudolph Gottschall. 4. Heft. 15. Februar 1874.
Zur Geschichte des Adels, besonders in Deutschland. I. Land und Leute des tropischen Amerika. Die literarische Corruption in Frankreich. Chronik der Gegenwart: Nekrologe. Literarische Revue.

4) Beamten-Zeitung. Wien, 5. Februar 1874, Nr. 6.
1. Rückwirkungen der Krisis. 2. Die politischen Bezirkscommissaire. 3. Aus dem Beamtenvereine. 4. Aus den Localvertretungen. 5. Actionairversammlung der Beamten-Baugesellschaft. 6. Belehrung und Unterhaltung. Die Dioskuren. Zur Geschichte der Perrücken und der falschen Haare. 7. Notizen. 8. Allgemeiner Sprechsaal. 9. Geschäftszeitung. Inserate.

5) Annalen des Deutschen Reichs für Gesetzgebung, Verwaltung und Statistik. Herausgegeben von Dr. Georg Hirth. 1874, Nr. 4.
Der Entwurf eines Reichsgesetzes über obligatorische Civilehe und Beurkundung des Civilstandes. Die Organisation des Königlich Preußischen Kriegsministeriums. Definitive Ergebnisse der Volkszählung vom 1. December 1871. Die Eigenart des Preußischen Staats. Ueber die staatsrechtliche Gültigkeit der während des Krieges 1870/71 seitens der Französischen Regierung erlassenen Gesetze und Decrete für Elsaß-Lothringen. Die Deutsche Münzreform. Das Münzgesetz vom 9. Juli 1873.

6) Magazin für die Literatur des Auslandes. Nr. 9, Berlin, 28. Februar 1874.
Deutschland und das Ausland. Shakespearemanie und Dramaturgie. Frankreich. Die dramatischen Schriftsteller des zweiten Kaiserreichs. England. Die Anfänge der Kultur. Italien. G. Massari, biographische Erinnerungen an den Grafen Cavour. I. Oesterreich-Ungarn. Franz von Löher: die Magyaren und andere Ungarn. Kleine literarische Revue. Kritische Briefe über das landwirthschaftliche Unterrichtswesen in Preußen. Sprechsaal. Ch. Legros †.

Im Auftrage des Kaiserlichen General-Postamts herausgegeben von Dr. Katzler.

Berlin, Verlag und Druck der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. v. Decker).

Deutsches Postarchiv.

Beiheft

zum

Amtsblatt der Deutschen Reichs-Postverwaltung.

№ 5. Berlin, März. 1874.

I. Actenstücke und Aufsätze.

18. Das Belgische Postwesen im Jahre 1872*).

Im Königreich Belgien befanden sich Ende des Jahres 1872 in 437 Orten 449 Postanstalten, worunter 15 im Laufe des Jahres neu errichtete. Die Zahl der Briefkasten stieg von 4411 auf 4517, gegen das Vorjahr eine Zunahme um 106. Die Ermittelung über die Benutzung der Briefkasten an den Postwagen führte zu folgendem Ergebniß:

	1871	1872	1872 mehr	1872 weniger
Anzahl der eingesammelten Briefe	237,372	265,586	28,114	—
Anzahl der mit Briefkasten versehenen Wagen	121	119	—	2
Entfernung der von diesen Wagen zurückgelegten Wege in Kilometern	5,648	5,587	—	61

Die Briefbestellung in Orten mit Postanstalten ist durch 752 Briefträger — 27 mehr als im Jahre 1871 — ausgeführt worden.

*) Anmerk. Auszug aus dem Verwaltungsbericht des Belgischen Ministers der öffentlichen Arbeiten für das Betriebsjahr 1872. Vergl. Postarchiv 1873 S. 391.

13	dieser	Orte	haben	eine	täglich	7 malige	Bestellung,	
2	»	»	»	»	»	6	»	»
33	»	»	»	»	»	5	»	»
75	»	»	»	»	»	4	»	»
108	»	»	»	»	»	3	»	»
206	»	»	»	»	»	2	»	»

Die Briefbestellung in Orten ohne Postanstalten besorgten 1481 Briefträger. Die Zahl dieser Briefträger ist im Jahre 1872 um 65 vermehrt worden.

Von 2131 Landgemeinden ohne Postanstalt genossen 1389, 38 mehr als im Vorjahr, den Vortheil einer täglich zweimaligen Briefkastenleerung. In 35 unter ihnen fand eine täglich 3 malige, in 430 eine täglich 2 malige und in den übrigen 1666 eine täglich einmalige Bestellung durch die Landbriefträger statt. Eine zweite Bestellung ist in 11 und eine dritte in einer Gemeinde neu eingeführt worden.

Die Zahl der täglich von den Eisenbahn-Postwagen zurückgelegten Kilometer hat um 212 zugenommen. Dieselbe betrug im Jahre 1871 3744 Kilometer und ist im Jahre 1872 auf 3956 gestiegen. Diese Steigerung ist durch eine Vermehrung der Postzüge um täglich 2 zwischen Brüssel und Antwerpen und um täglich einen Zug zwischen Brüssel und Verviers herbeigeführt worden.

Im Jahre 1872 bestanden 143 Personenposten, 2 weniger als 1871. Die Zahl der täglich zurückgelegten Kilometer ist von 6663 auf 6602, die Zahl der Reisenden von 378,828 auf 350,115 zurückgegangen — 28,713 weniger gegen 1871.

Der Verkehr der mit den Postanstalten verbundenen Sparkassen gestaltete sich wie folgt:

Einzahlungen im Jahre 1872	1,882,721	Fr.	30 Ct.
» » » 1871	1,226,278	»	44 »
1872 mehr	656,442	Fr.	86 Ct.
Rückzahlungen im Jahre 1872	712,060	»	69 »
» » » 1871	441,533	»	3 »
1872 mehr ...	270,527	Fr.	66 Ct.

Der allgemeine Stand der Sparkassen seit ihrer Einrichtung bei den Postanstalten läßt sich, wie folgt, kurz darstellen.

Saldo am Schlusse des Jahres 1872	2,773,804	Fr.	58 Ct.,
» » » » » 1871	1,674,702	»	13 »
1872 mehr..	1,099,102	Fr.	45 Ct.

Anzahl der Sparkassenbücher	
am Schlusse des Jahres 1872	8528,
» » » » 1871	6215,
1872 mehr	2313.

Die Einnahmen der Postverwaltung für das Betriebsjahr 1871 beliefen sich auf 8,166,500 Fr. 19 Ct., 1,034,752 Fr. 18 Ct. mehr als 1870. Im Jahre 1872 ist bei einer Einnahme von 8,022,998 Fr. 12 Ct. eine Verminderung um 143,502 Fr. 7 Ct. eingetreten. Die im Jahre 1871 erzielte Mehreinnahme von mehr als einer Million läßt sich zum großen Theil auf auswärtige Ereignisse zurückführen, hauptsächlich auf den Transit der Indischen Ueberlandpost

und anderer Posten durch Belgisches Gebiet. Aus diesen Ursachen hatte sich im Vergleich zum Vorjahr der Ueberschuß aus den Abrechnungen mit den fremden Verwaltungen um 610,515 Fr. 10 Ct. vermehrt.

Der Umstand, daß der Transit der Indischen Ueberlandpost durch Belgien im Januar 1872 aufhörte und die postalischen Beziehungen in ihren Normalzustand zurückkehrten, mußte, unabhängig vom internen Verkehr, unfehlbar eine Verminderung der Einnahmen herbeiführen. Nicht unerhebliche Ausgleichungen müssen bei anderen Einnahmeobjecten sich herausgestellt haben, wodurch diese Verminderung nicht noch stärker zur Erscheinung gekommen ist. Die im Jahre 1872 erzielten Einnahmen, welche von den außergewöhnlichen Einflüssen unberührt geblieben sind, wie sich solche in den Jahren 1870 und 1871 geltend machten, gestatten die Wirkung der durch das Gesetz vom 15. Mai 1870 getroffenen Anordnungen mit mehr Genauigkeit als im Vorjahre zu beurtheilen. Jene Anordnungen, nach dem Datum des Inkrafttretens geordnet, sind folgende:

1. Juni 1870. Ermäßigung des Portos für den einfachen frankirten Brief innerhalb des Königreichs auf 10 Ct. und Zulassung cartonnirter und gebundener Bücher gegen eine Taxe von 1 Ct. für 30 Gramm.

1. Januar 1871. Ermäßigung des Tarifs für Werthsendungen und Geldanweisungen und Einführung von Correspondenzkarten zu 5 Ct. im Umkreise der Aufgabe-Postanstalt.

1. Januar 1872. Ausdehnung der Postkartenbeförderung auf das ganze Königreich.

Abgesehen von der Zulassung gebundener Bücher zur Postbeförderung, einer ganz vorzüglichen Einnahmequelle, waren jene Maßnahmen geeignet, ihren Einfluß lediglich auf die Einnahme für die internen Briefsendungen auszuüben.

Um eine richtige Vorstellung von der Wirkung des Gesetzes vom 15. Mai 1870 auf die Finanzergebnisse zu erhalten, muß man die in dem betreffenden Einnahmezweige hervorgetretenen Veränderungen ins Auge fassen.

Die Steigerung der Einnahme aus dem Briefverkehr muß nach allgemeinen Wahrnehmungen wenigstens annähernd der Steigerung des Erlöses aus dem Vertrieb der Postfreimarken zu 10 Ct. und darüber entsprechen. Diese Marken werden allerdings auch zum Frankiren der Geschäftspapiere, der Waarenproben, der Packete, imgleichen der Zeitungspackete und der umfangreichen Drucksachen verwendet; allein dies macht nur einen geringen Bruchtheil des Gesammtdebits aus.

Nicht ebenso verhält es sich mit den zur Frankirung der ausländischen Correspondenz dienenden Marken. Diese Correspondenz ist zwar nicht dem Einflusse der Reformen des Gesetzes vom Jahre 1870 unterworfen gewesen, dieselbe hat indeß gleichwohl wesentliche Veränderungen erfahren, welche durch die außergewöhnlichen Verhältnisse in den Jahren 1870 und 1871 und die darauf folgende rückgängige Bewegung im Jahre 1872 hervorgerufen worden sind.

Es ist unmöglich, die Tragweite dieser beiden entgegengesetzten Wirkungen zu berechnen; man kann sich indeß eine annähernde Vorstellung von dem Ergebnisse der Reformen im internen Verkehr machen, wenn man auf die Vergangenheit zurückgehend folgende Berechnung aufstellt. Es wird nämlich die im Jahre 1869 aus dem Verkauf der Marken zu 10 Ct. und darüber erzielte Einnahme zum Grunde gelegt, hierzu die als Durchschnittszahl der in den Jahren 1864—1869 beobachteten normalen jährlichen Steigerung ermittelte Summe von 260,757 Fr. von Jahr zu

Jahr hinzugezählt und die auf diese Weise erhaltene Steigerung mit derjenigen verglichen, welche sich in Wirklichkeit in der Einnahme herausgestellt hat.

Diese Vergleichung für die letzten vier Jahre gestaltet sich wie folgt:

	Einnahme aus dem Verkauf der Marken zu 10 Ct. und darüber.		
	Muthmaßliche Steigerung. Fr.	Wirkliche Einnahme. Fr.	Weniger. Fr.
1869	5,583,565	5,583,565	—
1870	5,844,322	5,429,127	415,195
1871	6,105,079	5,774,038	331,041
1872	6,365,836	5,981,462	384,374

Bevor die Abweichungen als Resultat der Ermäßigungen des internen Tarifs angesehen werden können, müssen dieselben nach zwei Richtungen hin einer Berichtigung unterworfen werden.

Es läßt sich nämlich nicht in Abrede stellen, daß die Differenz im Jahre 1870 und 1871 viel größer gewesen wäre, wenn nicht die Correspondenz nach dem Auslande eine so außerordentliche Zunahme erreicht hätte.

Man darf annehmen, daß diese Correspondenz im Jahre 1872 in das normale Verhältniß zurückgekehrt ist; demnach würde sich die obige Differenz im Betrage von 384,374 Fr. dem muthmaßlichen Deficit nähern; dasselbe muß indeß im Weiteren noch ermäßigt werden um die Einnahme für die Correspondenzkarten, weil diese einen Theil der im Inlande circulirenden Correspondenz ausmachen.

Diese Einnahme ist von 40,082 Fr. im Jahre 1871 auf 148,135 Fr. 30 Ct. im Jahre 1872 gestiegen in Folge der Ausdehnung der Correspondenzkarten-Beförderung auf das ganze Königreich.

Die muthmaßlichen Deficits der drei Jahre gestalten sich also folgendermaßen:

	jährlich	monatlich
1870.....	415,195 Fr.	59,313 Fr.,
1871.....	290,959 »	24,247 »
1872.....	236,239 »	19,686 »

wobei im Jahre 1870 nur 7 Monate seit Einführung der Reformen dieses Jahres in Betracht gezogen worden sind.

Nach dieser annäherungsweisen Berechnung führen die Ergebnisse zu dem Schluß, daß die finanzielle Wirkung der durch das Gesetz vom Jahre 1870 eingeführten Tarifermäßigungen vollständig der gehegten Erwartung entspricht, indem die Ermäßigungen nicht um den Preis erheblicher Opfer für die Staatskasse erkauft worden sind.

Fremde Einwirkungen hatten die Portoeinnahme während des Jahres 1871 über das gewöhnliche Niveau erhoben. Als diese Einwirkungen im Jahre 1872

aufhörten, hat die aus denselben hervorgegangene Vermehrung der Einnahme nothwendigerweise mit ihnen verschwinden müssen.

Was die als normal bezeichnete Einnahme anlangt, so ist diese fortschreitend gewachsen. In der That steigt, wenn man von der Gesammt-Einnahme im Jahre 1871 die im Vergleich zu 1872 aus den Abrechnungen mit dem Auslande mehr erhaltenen 610,510 Fr. 10 Ct. abzieht, diese Einnahme auf 7,555,985 Fr.

Diese Zahl, verglichen mit derjenigen von 1872, welche die Höhe von 8,022,988 Fr. 12 Ct. erreicht, ergiebt für dieses letzte Finanzjahr eine Vermehrung um 467,013 Fr., d. h. 6,2 pCt. Es ist dies ein um so erfreulicheres Resultat, als es trotz der bedeutenden Tarifermäßigungen erzielt worden ist.

Das Postpersonal umfaßte am 31. December

	1871	1872	1872 mehr
Beamte (ohne die Supernumerare)	810	813	3
Briefträger und andere Unterbeamte	2146	2238	92

Die Höhe der Ausgaben mit Ausschluß der den drei Verwaltungen (Eisenbahn, Post und Telegraphie) gemeinsamen Unkosten, sowie der Herstellungskosten für Postwerthzeichen ꝛc. erhellt aus nachstehender Uebersicht:

	1871.		*1872.		1872. mehr		1872. weniger	
	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.
Besoldungen und Entschädigungen der Beamten	1,500,929	3	1,557,829	2	56,899	99	—	—
Besoldungen der Briefträger und anderer Unterbeamten	1,962,449	39	2,089,608	92	127,159	53	—	—
Postbeförderungskosten	574,179	12	575,739	18	1,560	6	—	—
Postdampfschifffahrt nach Brasilien	227,906	28	230,412	76	2,506	48	—	—
Ersatz für Werthsendungen ꝛc. ...	1,330	80	—	—	—	—	1,330	80
Inventar, Büreau- und Verwaltungskosten, Miethe	481,961	36	505,097	46	23,136	10	—	—
Erbauung und Unterhaltung von Eisenbahn-Postwagen (bewilligter Credit)	30,000	—	38,429	86	8,429	86	—	—
Sa.	4,778,755	98	4,997,117	20	219,692	2	1,330	80
					1,330	80		
					218,361	22		

Aus den obigen Angaben ergiebt sich eine Vermehrung der Ausgaben für 1872 um 4,5 pCt., während dieselbe im Jahre 1871 6,8 pCt. erreicht hatte.

Es ist oben angeführt worden, daß die Einnahme des Jahres 1872 im Vergleich zu der normalen Einnahme des Jahres 1871 diese um 6,2 pCt. überschritten hat. Demnach stellt sich eine Steigerung der Einnahme gegen die Ausgabe um 1,7 pCt. heraus. Dieses Resultat darf im Hinblick auf die eingetretenen Tarifermäßigungen als ein sehr günstiges angesehen werden.

Man hat bisher den Reinertrag der Postverwaltung derartig berechnet, daß man zu ihren eigenen Ausgaben den vierten Theil der den drei Verwaltungen (Eisenbahn, Post und Telegraphie) gemeinsamen allgemeinen Unkosten hinzurechnete. Diese Berechnung erhöht die Gesammtausgabe auf 5,189,884 Fr. 20 Ct.

Nach Abzug dieser Summe von der Brutto-Einnahme erhält man als Reinertrag annähernd 2,833,103 Fr. 92 Ct.

Was die Verkehrsbeziehungen mit dem Auslande anlangt, so ist in Folge einer Verständigung mit der Deutschen Postverwaltung die Gewichtsgrenze für Drucksachen und Waarenproben für jede Portorate im Verkehr mit Deutschland und den meisten Ländern im Transit durch Deutschland von 40 auf 50 Gramm erhöht worden. Ebenso ist das Maximalgewicht der zwischen denselben Ländern ausgewechselten Zeitungspackete von 250 auf 1000 Gramm erweitert worden.

In Betreff der Belgischen Postdampfschifffahrt hat die Regierung unterm 26. Juni 1872 mit M. Ryde u. Comp. ein Abkommen getroffen, demzufolge neben der monatlichen Postdampfschifffahrt zwischen Antwerpen und Buenos Ayres eine gleichfalls monatliche Fahrt zwischen Antwerpen und Valparaiso eingerichtet wurde.

Das Seeporto für die durch die Belgischen Postdampfer beförderten Briefe ist bedeutend herabgesetzt worden, um die Verkehrserleichterungen, welche diese Einrichtungen dem Handel und allgemein dem Publicum gewähren, noch zu steigern.

Die allgemeine Verkehrs-Statistik erhellt aus folgenden Daten:

Der Briefverkehr hat im Jahre 1872, wie aus der nachstehenden Uebersicht hervorgeht, eine Steigerung erfahren.

	1872. Stück.	1871. Stück.	Differenz gegen 1871. pCt.	Durchschnittliche Steigerung in den fünf Vorjahren. pCt.
Briefe aus und nach dem Inlande.	37,775,478	36,393,474	+ 3,79	+ 8,12
" " " " " Auslande	15,415,998	15,741,622	— 2,07	+ 13,06
Dienstbriefe	7,337,252	6,851,572	+ 7,08	+ 4,45
Zeitungen	51,243,101	49,403,536	+ 3,72	+ 4,62
Drucksachen	22,018,724	18,033,253	+ 22,10	+ 9,03
Correspondenzkarten	3,095,001	687,349	+ 350,28	—

Hinsichtlich der Werthsendungen zeigt sich eine Vermehrung um 11,880 Briefe mit einem Werthinhalt von 14,300,703 Fr. 22 Ct. und ein Wachsen der Einnahme um 9,569 Fr. 20 Ct.

Die Gesammtzahl der bei den Postanstalten des Königreichs im Jahre 1872 aufgelieferten Geldbriefe beträgt 171,872 Stück, davon 17,772 nach dem Auslande.

Die Zahl der vom Auslande eingegangenen Werthsendungen läßt sich annähernd auf 8921 annehmen.

Der Betrag der in Verlust gerathenen Werthsendungen beziffert sich auf 1260 Fr., d. i. ungefähr $1\frac{1}{3}$ Ct. auf 1000 Fr. Im Jahre 1871 ergab sich das Verhältniß von $2\frac{1}{2}$ Ct. Die abhanden gekommenen Beträge sind sämmtlich durch die schuldigen Beamten ersetzt worden, so daß die Staatskasse in dieser Beziehung unberührt geblieben ist.

Die internen sowohl, wie die im Verkehr mit dem Auslande beförderten recommandirten Sendungen bezifferten sich auf 532,739 Stück, oder 55,543 mehr als 1871.

Die Zahl der internen Postanweisungen betrug 737,307, gegen 1871 eine Zunahme von 6,37 pCt.

Die Zahl der mit dem Auslande ausgetauschten Postanweisungen ist ziemlich gleich geblieben, nämlich 104,558 im Jahre 1871 und 107,260 im Jahre 1872.

---

19. Die hauptsächlichsten überseeischen Postdampferlinien der Erde.

In den letzten Monaten des Jahres 1873 ist von dem Coursbüreau des General-Postamts eine Uebersichtskarte der bedeutenderen, zu Postzwecken benutzten Postdampfschifflinien herausgegeben worden, welche dazu bestimmt ist, die in dem Amtsblatt der Deutschen Reichs-Postverwaltung von Zeit zu Zeit erscheinende Zusammenstellung der Postdampfschiffverbindungen nach außereuropäischen Ländern zu erläutern, die außerdem aber auch ein anschauliches Bild von dem mächtigen Aufschwunge gewährt, welchen die zur Vermittelung des überseeischen Weltverkehrs bestimmten Einrichtungen genommen haben. Selbstverständlich handelt es sich hierbei nur um diejenigen Dampferlinien, welche den eigentlichen Schnellverkehr, also die postalischen Beziehungen, die Personenbeförderung und daneben den Transport theurer Waaren von geringem Volumen vermitteln. Ganz getrennt davon besteht der Großhandelsbetrieb mit Dampf- und Segelschiffen, welcher ebenfalls bestimmte, gewissermaßen durch die Geschichte sanctionirte Bahnen verfolgt. Wir widmen hier im Anschlusse an jene Uebersichtskarte des Coursbüreaus dem Schnell- und Postverkehr auf den Oceanischen Weltstraßen einige Betrachtungen, bei denen zugleich die werthvollen Angaben von John Bartholomew's »Map of the world«, welche auf der Wiener Weltausstellung*) ausgestellt war, so weit als thunlich Berücksichtigung gefunden haben.

Am zahlreichsten sind, wie ein Blick auf die Karte lehrt, die Postdampferlinien auf dem Atlantischen Ocean zwischen Europa und Nordamerika; sodann folgt der

*) In der Englischen Abtheilung.

Tract zwischen Europa und Südamerika, sowie zwischen Nord- und Südamerika und die Suezkanal-Route. Vereinzelt sind die Linien noch im Indischen und im Stillen Ocean. An der Organisation des Postdampferverkehrs participiren alle wichtigeren Culturnationen, ausgenommen die Asiatischen. Den Vorrang vor Allen aber behauptet England, dessen Postdampferlinien die zahlreichsten sind. Deutschland hat neuerdings die zweite Stelle in diesem Wettstreit der seefahrenden Nationen erlangt. Sodann folgen Frankreich, Nordamerika, Italien, Holland, Belgien, Spanien und die Südamerikanischen Staaten.

Die Entwickelungsgeschichte des transatlantischen Dampferverkehrs, welche trotz des geringen Zeitraums, den sie umfaßt, ungemein lehrreich und für die Würdigung der Culturbestrebungen unserer Epoche unentbehrlich ist, hat in diesen Blättern*) theilweise bereits Erörterung gefunden; wir nehmen hier auf letztere Bezug und beschränken uns darauf, die von den einzelnen Nationen gegenwärtig unterhaltenen Postdampfschifflinien näher zu bezeichnen.

A. Englische Linien.

a. Nach Nordamerika:

1) die Cunard-Linie (1840 von dem Rheder Cunard gegründet, die älteste regelmäßige Postdampfschifffahrt zwischen England und Nordamerika) British and North American Royal Mail Steam Ship Company, zwischen Liverpool und Newyork via Queenstown, 3100 Seemeilen, jeden Dienstag und Sonnabend (jeden Donnerstag nach Boston);
2) die Inman-Linie (Liverpool—Newyork and Philadelphia Steam Ship Company), jeden Dienstag und Donnerstag, via Queenstown, zwischen Liverpool und Newyork bz. Philadelphia;
3) die National Steam Ship Company, an jedem Mittwoch,
4) die White Star Linie, an jedem Donnerstag,
5) die Williams and Guion Linie (Liverpool and Great Western Steam Ship Company of Liverpool), an jedem Mittwoch,
6) die Dale-Linie (Liverpool, Newyork and Philadelphia Steam Ship Company),

(3–6: zwischen Liverpool und Newyork;)

— mit den Schiffen der Linien 4, 5 und 6 wird die Nordamerikanische Post nach Europa befördert; —

7) die London and Newyork Steam Ship Company, an jedem Sonnabend, zwischen London (Victoria-Docks) und Newyork,
8) die Transatlantic Steam Ship Company (Anchor-Linie), an jedem Freitag, zwischen Glasgow und Newyork,
9) die Montreal Ocean Steam Ship Company (Allan- oder Canadian-Linie), wöchentlich zweimal, zwischen Liverpool und Quebec in Canada, außerdem zwischen Liverpool und Newyork direct.

b. Nach Westindien und Mittelamerika:

1) die Royal Mail Steam Packet Company (1849 gegründet), zwischen Southampton und St. Thomas (3570 Seemeilen), mit den Abzweigungen

*) Vergl. Postamtsblatt für 1872 Seiten 578 und 585 ff.

St. Thomas — Colon, Tabago, Havanna und Tampico, Colon — Greytown und Colon — Santa Martha (Entfernung zwischen St. Thomas und Colon: 1300 Seemeilen);

2) die West India and Pacific Steam Ship Company (Aspinwall-Linie), zwischen Liverpool und Colon (3865 Seemeilen), abwechselnd über Barbadoes, La Guayra, Porto Cabello oder über Port-au-Prince, Kingston, Vera-Cruz und Tampico, oder endlich über St. Thomas, Santa Martha und Savanilla, monatlich dreimal;

3) die State Line Steam Ship Company, zwischen Liverpool und Neworleans bz. Mexiko.

c. Nach Südamerika (Ostküste):

1) die Royal Mail Steam Packet Company (Royal Mail Line to Brazil and River Plate) zwischen Southampton und Rio Janeiro (5300 Seemeilen), über Lissabon, St. Vincent, Pernambuco und Bahia, mit Fortsetzung bis Montevideo und Buenos-Ayres, monatlich zweimal;

2) die Liverpool, Brazil and River Plate Steam Navigation Company, zwischen Liverpool und Montevideo (Buenos-Ayres, Rosario), über Lissabon, Pernambuco, Bahia, Rio Janeiro, monatlich einmal;

3) die Anglo-Luzo-Brazilian Company.

d. Nach Südamerika (Westküste):

4) die Pacific Steam Navigation Company (Liverpool and Valparaiso Line), zwischen Liverpool und Valparaiso, via Magellan's Straße, ca. 9700 Seemeilen, über Bordeaux, Lissabon, Rio Janeiro, Montevideo, mit Fortsetzung von Valparaiso über Arica und Islay nach Callao, wöchentlich einmal;

5) die White Star Line, zwischen Liverpool und Callao, monatlich einmal;

Eine weitere Verbindung zwischen England und der Westküste von Südamerika wird im Anschlusse an die Southampton-Coloner Route (s. c. Nr. 1) durch die zwischen Panama und Valparaiso wöchentlich einmal coursirenden Britischen Dampfer hergestellt.

e. Nach Afrika:

1) die African Steam Ship Company, zwischen Liverpool und Port Natal (7380 Seemeilen), über Madeira, Gorée, Bathurst, Accra, Lagos, Fernando Po, Gaboon, Black-Point, Landand, Congo, Ambrizette, Kinsembo, Ambriz und St. Paul de Loanda (7500 Seemeilen), monatlich einmal;

2) die Union Steam Ship Company, zwischen Southampton und Capstadt (7340 Seemeilen), bz. Port Natal, über Madeira und St. Helena (zurück über Ascension), monatlich dreimal;

3) die Cape of good Hope Steam Ship Company (Donald, Currie u. Co's. East London and Natal Line), zwischen London und der Capstadt (7380 Seemeilen), bz. Port Natal, monatlich zweimal.

f. Nach Ostasien:

1) die Peninsular and Oriental Steam Navigation Company (1840 gegründet), die mächtigste der Britischen Dampfercompagnien, mit großen Dépôts in Southampton, Marseille, Brindisi, Alexandrien, Suez, Aden, Bombay, Calcutta, Point-de-Galle, Singapore, Hongkong, Melbourne u. a. Für den Post- und Schnellverkehr der Europäisch-Indischen Route war bekanntlich früher Marseille Ausgangspunkt. In Folge der Umwälzungen, welche die Entwickelung des Europäischen Eisenbahnnetzes in den Handelswegen mit sich gebracht hat, namentlich nach Eröffnung der Mont Cenis-Bahn, ist der Schnellverkehr von London nach Calcutta auf die Route London-Paris-Mont Cenis-Bologna-Brindisi gelenkt, so daß Brindisi gegenwärtig den wichtigsten Stapelplatz der Europäisch-Indischen Linie bildet. Die Hauptpunkte dieser uralten internationalen Handelsstraße sind zur Zeit: Alexandrien (von dort bis Suez Eisenbahnroute), Suez, Aden, Bombay, Point-de-Galle (3440 Seemeilen von Suez) und Calcutta.

   In Point de Galle zweigen sich die Routen nach China einerseits und nach Australien andererseits ab. Den Dienst auf beiden Linien versehen ebenfalls Dampfer der Peninsular and Oriental Company. Die Linie Point-de-Galle — Shangai (3500 Seemeilen) geht über Penang, Singapore (mit Abzweigung nach Batavia) und Hongkong. Auf der Route nach Sydney werden King George's Sound und Melbourne (4670 Seemeilen von Point-de-Galle) berührt.

2) die Colonial Line of Royal Mail Steamers verbindet die Australischen Häfen mit einander; sie wird ebenso wie die Dampferlinie der Peninsular- u. O. Compagnie für ihre Postbeförderungen von den Postverwaltungen der Australischen Staaten subventionirt.

   An die Hauptroute schließen sich in Sydney Neben-Linien nördlich nach Brisbane in Queensland und östlich nach Auckland auf Neu-Seeland an.

   Neben diesen Compagnien vermitteln noch zahlreiche directe Dampfschifffahrtsgesellschaften den Verkehr zwischen England und Australien, so zwischen Liverpool und Melbourne (12,700 Seemeilen), die Ducal Line, die City Line, Blackwell Line, Glen Line, die Thames and Mersey Line, und zwischen London und Brisbane die Australian Line, Transportgelegenheiten, welche indessen bezüglich der Postbeförderung nicht in Betracht zu ziehen sind.

   Ein wichtiger Knotenpunkt der großen Europäisch-Indischen Route ist Aden. Von hier zweigt sich

3) die Linie der British India Steam Navigation Company nach Zanzibar (Ostküste von Afrika), sowie die weiter unten erwähnte Französische Route nach den Inseln Mauritius und Réunion ab.

   Die Dampfer der British India Steam Navigation Company verbinden auch den alten Handelsplatz der Khalifen, Basra, am Ausfluß des Euphrat-Tigris in den Persischen Meerbusen, durch regelmäßige Fahrten mit Bombay.

   Schließlich sind noch die regelmäßigen Fahrten der Dampfer

4) der Bombay and Bengal Steam Navigation Company

zu erwähnen, welche den Localverkehr der Ostindischen Hafenstädte vermittelt

B. Deutsche Linien:

a. Nach Nordamerika:

1) Der Norddeutsche Lloyd*), zwischen Bremen und Newyork (3540 Seemeilen) über Southampton, an jedem Mittwoch und Sonnabend,
   sowie
   zwischen Bremen und Baltimore;
2) die Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actiengesellschaft, zwischen Hamburg und Newyork, über Havre, wöchentlich ein- bis zweimal;
3) die Stettin-Amerikanische Dampfschifffahrts-Actiengesellschaft »Baltischer Lloyd«, zwischen Stettin und Newyork, über Kopenhagen und Havre, monatlich zweimal;
4) die Deutsche transatlantische Dampfschifffahrtsgesellschaft (Adlerlinie), zwischen Hamburg und Newyork direct, alle 14 Tage einmal (bisher nicht zum Posttransport benutzt).

b. Nach Westindien und Mittelamerika:

1) Der Norddeutsche Lloyd, zwischen Bremen und Colon mit der Fortsetzung nach Savanilla, Porto Cabello und La Guayra, monatlich einmal, sowie zwischen Bremen und New-Orleans über Havre und Havanna (vom September ab);
2) die Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actiengesellschaft, zwischen Hamburg und Colon über Grimsby, Havre, St. Thomas, La Guayra, Porto Cabello und Curaçao, monatlich einmal, sowie
   zwischen Hamburg und New-Orleans über Havre, Santander und Havanna (vom September ab).

c. Nach Südamerika:

1) Die Deutsche Dampfschifffahrtsgesellschaft »Kosmos«, zwischen Hamburg und Valparaiso (Callao) über Havre, Lissabon, Bahia, Rio Janeiro, Montevideo und durch die Magellanstraße, monatlich einmal;
2) die Hamburg-Südamerikanische Dampfschifffahrtsgesellschaft, zwischen Hamburg und Montevideo (Buenos-Ayres) über Lissabon, Bahia und Rio Janeiro, monatlich zweimal.

d. Nach Ostasien:

1) Die Deutsche Dampfschiffsrhederei zu Hamburg, zwischen Hamburg und Shangai, via Suezkanal, über Bombay, Penang, Singapore, Hongkong, monatlich einmal (nicht mit Postbeförderung); die Fahrten werden im Juni bis Japan ausgedehnt werden.

C. Französische Linien:

a. Nach Nordamerika und Westindien:

1) Die Compagnie Générale Transatlantique, zwischen Havre und Newyork, über Brest, monatlich zweimal,

*) Vergl. Postarchiv I. S. 166.

2) zwischen St. Nazaire und Vera-Cruz über Santander, St. Thomas und Havanna, monatlich einmal, mit Seitenlinien von St. Thomas nach Colon, St. Thomas-Fort-de-France, auf Guadeloupe, Martinique und Fort-de-France-Cayenne,
3) zwischen St. Nazaire und Colon, über Fort-de-France, La Guayra und Savanilla, monatlich einmal. Zur Herstellung der Verbindung mit der Westküste von Südamerika coursiren im Anschlusse an die Eisenbahnzüge von Colon nach Panama zwischen Panama und Valparaiso ebenfalls Französische Dampfschiffe.

b. Nach Südamerika:

1) Die Compagnie des Services Maritimes des Messageries Nationales (früher Messageries Impériales), zwischen Bordeaux und Buenos-Ayres über Lissabon, Gorée, Pernambuco, Bahia, Rio Janeiro und Montevideo, zweimal monatlich;
2) die Société générale des transports maritimes à vapeur, zwischen Marseille und Buenos-Ayres über Barcelona, Gibraltar, St. Vincent und Rio Janeiro, einmal monatlich.

c. Nach Ostasien:

1) Die Compagnie des Services Maritimes des Messageries Nationales, zwischen Marseille und Alexandrien über Neapel, bz. zwischen Port Saïd und Hongkong via Suez, Aden, Bombay, mit der Fortsetzung von Hongkong nach Shangai und Yokohama (Japan), sowie mit den Seitenrouten von Aden nach Mauritius (Seychellen, Réunion), Point-de-Galle nach Calcutta, Pondichery und Madras, sowie von Singapore nach Batavia;
2) die Compagnie Marc Fraissinet, zwischen Marseille und Bombay (ohne Postbeförderung).

D. Oesterreich-Ungarische Linien:

des Oesterreich-Ungarischen Lloyd:
a) zwischen Triest und Alexandrien über Corfu, wöchentlich einmal,
b) zwischen Triest und Konstantinopel über Corfu und Syra, wöchentlich einmal,
c) zwischen Triest und Smyrna (Griechisch-Orientalische Linie) über Ancona, Brindisi, Corfu, Zante, Cerigo, Syra und Scio, wöchentlich einmal,
d) zwischen Konstantinopel und Odessa über Küstendsche, wöchentlich einmal.

E. Italienische Linien:

1) Società di navigazione Adriatica Orientale, zwischen Venedig (Ancona), Brindisi und Alexandrien, wöchentlich einmal;
2) Società Rubattino, zwischen Genua und Alexandrien bz. Bombay, über Livorno, Neapel, Messina und Port Saïd, monatlich einmal;
ferner
zwischen Genua und Tunis, über Livorno und Cagliari, wöchentlich einmal;
endlich
3) Società Trinacria, zwischen Neapel und Konstantinopel über Messina und Piräus, wöchentlich einmal.

F. Holländische Linien:

a. Nach Nordamerika:

Zwischen Rotterdam und Newyork (Niederländisch-Amerikanische Dampfschifffahrtsgesellschaft), nach Bedürfniß.

b. Nach Ostasien:

1) Zwischen Nieuwediep und Batavia durch den Suezkanal (Stoomvaart Maatschappij »Nederland«), unter Subvention der Niederländischen Regierung, monatlich einmal;
2) zwischen Rotterdam und Java durch den Suezkanal (Commercial Steam Ship Company), alle sechs Wochen einmal.

G. Belgische Linien:

1) Zwischen Antwerpen und Valparaiso über Southampton, Lissabon, Rio Janeiro und Montevideo, Ryde-Linie, in 45 Tagen monatlich einmal;
2) zwischen Antwerpen und Newyork (Red-Star-Linie), monatlich einmal.

H. Spanische und Portugiesische Linien:

1) Die Compañia Lopez, zwischen Cadiz und Vera-Cruz über Teneriffa, Porto Rico, Matanzas, monatlich einmal;
2) die Companhia geral portugueza de navegação a vapor, von Lissabon nach Madeira, monatlich einmal.

Außerdem sind noch die Russischen Dampfschifffahrts-Gesellschaften für die Linien des Schwarzen Meeres, sowie die Aegyptische Compagnie »Azizié« (Linie Konstantinopel-Alexandrien) zu erwähnen.

J. Amerikanische Linien:

a. Zwischen Nordamerika und Westindien (Mittelamerika):

1) Die United States and Mexican Mail Steam Ship Company, zwischen Newyork, Belize und Honduras, allwöchentlich;
2) die West India Mail Steam Ship Company, zwischen Newyork und St. Thomas (1880 Seemeilen);
3) die American Steam Ship Company »Atlas«, zwischen Newyork und Jamaica;
4) die Panama Railroad Company (Central American and Panama Linie), zwischen Panama und San Francisco über Acapulco, wöchentlich einmal.

b. Nach Südamerika (Ostküste):

1) Die United States and Brazil Steam Ship Company, zwischen Newyork und Rio Janeiro;
2) die Companhia Brazileira dos Paquetes a vapor, } letztere beide
3) die Companhia intermediaria dos Portos do Sul, } Brasilianische Linien,
welche zur Vermittelung des Verkehrs zwischen den Hafenplätzen Brasiliens dienen.

c. Südamerika (Westküste):

Die Compañia Sud Americana dos Vapores (Chilenische Linie), zwischen Panama und Valparaiso über Guyaquil, Callao und Cobija.

d. Zwischen Nordamerika und Ostasien:

1) die Pacific Mail Steam Ship Company (San Francisco Line), die größte der Amerikanischen Dampfschifffahrts-Compagnien, zwischen San Francisco und Yokohama in Japan (4520 Seemeilen), mit der Fortsetzung nach Shangai; monatlich zweimal unter Subvention der Nordamerikanischen Postverwaltung;
2) die Panama, New Zealand and Australian Linie, zwischen Panama und Auckland (Wellington) über Honolulu und Fidschi-Inseln (6490 Seemeilen), mit der Fortsetzung nach Sydney; monatlich einmal;
3) die California Oregon and Mexico Steam Ship Company, zwischen San Francisco und Honolulu, monatlich einmal.

Zum Schlusse fügen wir nach den Angaben der »Cap of the world« eine Uebersicht der Entfernungen auf den wichtigsten überseeischen Weltverkehrsrouten, auf denen regelmäßige Dampfverbindungen bestehen, hinzu.

Es beträgt die Entfernung:

zwischen Liverpool und dem Cap der Guten Hoffnung	7,380	Seemeilen,
» » » Cap Horn	7,600	»
» » » Melbourne via Capstadt und King Georges Sound ...	12,700	»
» » » Hongkong via Cap Horn ...	19,500	»
» London und Calcutta via Cap der Guten Hoffnung............	12,100	»
» » » Sydney via Panama.......	12,400	»
» Southampton und Calcutta via Suezkanal	7,878	»
» » » Calcutta via Cap der Guten Hoffnung ...	12,000	»
» » » Sydney direct via Cap der Guten Hoffnung ...	12,600	»
» » » Valparaiso via Panama	7,922	»
» Calcutta und dem Cap der Guten Hoffnung	6,260	»
» Canton (China) und San Francisco......	7,583	»
» Sydney und San Francisco, via Honolulu	6,500	»
» der Capstadt und Melbourne, direct	6,010	»
» Newyork und dem Cap der Guten Hoffnung	6,670	»
» » » Canton (China), via Panama	11,900	»
» » » » » via Cap Horn	21,500	»

20. Englische Theecultur in Hinter-Indien.

Assam, die nordöstlichste Provinz Britisch-Indiens mit einem Flächeninhalte von ca. 22,000 Englischen Quadratmeilen, ist von den Forschungen der Wissenschaft noch größtentheils unberührt geblieben. Das in Europa weniger bekannte Land ist im Norden, Osten und Süden von hohen Gebirgen umgeben. Hügelketten, welche aus der Ebene hier und da steil emporstreben, endlose Urwälder und ausgedehnte Prairien wechseln mit einander ab. Die Zahl der Flüsse übersteigt die jedes anderen Landes von gleicher Größe; außer dem Brahmaputr zählt man noch sechszig bedeutende Ströme, welche durch ein unentwirrbares Netz von Nebenflüssen mit einander verbunden sind. Das Klima ist feucht, schwül, drückend und dem entsprechend ungesund. Vom März bis Mitte November währt die Regenzeit; es stehen dann die niederen, den Flüssen zunächst gelegenen Strecken unter Wasser, dessen Verdunstung verheerende Krankheiten erzeugt.

Assam ist reich an mineralischen Producten, Bernstein, Kohle und Eisen, Schwefel, Petroleum- und Salzquellen sind in Menge vorhanden. Die Flüsse enthalten Anschwemmungen von Goldsand. Nicht minder beträchtlich sind die vegetabilischen und die thierischen Producte des Landes. Die verschiedensten Arten Reis, Baumwolle und Taback gedeihen in üppiger Fülle. Der Seidenbau steht in besonderer Blüthe. Elfenbein, Hörner aller Art, Büffel-, Tiger- und Hirschfelle werden in großen Quantitäten gewonnen. Das Haupterzeugniß des Landes ist aber der Thee, welcher hier schon vor Ankunft der Engländer bekannt war und von den Assamesen medicinisch gebraucht wurde.

Herr Oscar Flex, ein Deutscher, der sich längere Zeit in Indien aufgehalten hat und mehrere Jahre in den Theecolonien Assams — zuletzt als Superintendent der East India Tea Company — beschäftigt war, hat die dort gesammelten Erfahrungen dazu benutzt, in einer anziehenden Schrift: »Pflanzerleben in Indien. Kulturgeschichtliche Bilder aus Assam« *), ein anschauliches Bild von Land und Leuten zu zeichnen. In Anlehnung an seine Schilderungen versuchen wir im Nachstehenden eine Skizze von der Theeproduction in Assam zu entwerfen.

Als Assam im Jahre 1838 zu Britisch-Indien geschlagen wurde, fand man ausgedehnte Theewälder vor, und eine Untersuchung des Blattes zeigte bald, daß dasselbe besser und ergiebiger sei, als das des Chinesischen Theestrauchs. Die Regierung ließ geschickte Theemacher aus China kommen und die Theecultur und Manufactur systematisch betreiben. Privatleute beeilten sich, große Landstrecken zu erwerben, und fanden bald ihre angelegten Capitalien verdoppelt und verdreifacht. Zahlreiche Compagnien und Actiengesellschaften wurden in Indien und England gegründet zur Anlegung von Theeplantagen in Assam, und da sie im Anfang sich fast alle bei nur irgend zweckmäßiger Bewirthschaftung bezahlt machten, wuchs die Speculation mit Riesenschritten. Jeder Fußbreit Landes wurde aufgekauft, und Alles strömte nach Assam, um Pflanzer zu werden, so daß es bald an den nöthigen Arbeitskräften fehlte. Da die arbeitende Klasse der Assamesen durch guten Verdienst, sowie durch den Verkauf von Ländereien bald reich geworden war, so mußten die Arbeiter (Kulis)

*) Berlin, 1873. Nicolai'sche Verlagsbuchhandlung.

aus den anderen Provinzen Indiens importirt werden. Dies konnte nur mit großen Kosten bewirkt werden, und oft waren die Leute zusammengelesenes Gesindel, das weder arbeiten wollte noch konnte und schon in den ersten Jahren wegstarb. Die Pflanzer kamen in den meisten Fällen ohne genügende Kenntniß des Theebau's und der Sprache ins Land, sie waren deshalb genöthigt, sich auf ihre Assamesischen Aufseher und Schreiber zu verlassen, welche die ihnen gegebene Freiheit derartig ausbeuteten, daß sie in kurzer Zeit reiche Leute wurden und entweder selbst Plantagen anlegten oder von ihrem Gelde lebten. Die großartig angelegten Anpflanzungen konnten nicht in Ordnung gehalten werden, die Manufactur des Thees wurde aus Mangel an Fachkenntniß oder an Kräften vernachlässigt. In Folge dessen sank der Preis des Thees, und so gingen viele Plantagen wieder ein. Die übriggebliebenen haben ihr Fortbestehen durch Verringerung ihrer Pflanzungen und Zusammenfassung ihrer Kräfte gesichert und durch sorgfältige Bereitung des Thees demselben den ihm gebührenden ersten Platz unter den bekannten Theesorten wieder gegeben.

Die in Assam gewöhnlich angebauten Theearten sind einheimischer (indigenous), Hybrid und Chinesischer Thee. Die jungen Pflanzen werden aus Samen in Saatbeeten gezogen und während der kalten Zeit, vom Ende November bis Anfang Februar, auf den urbargemachten Boden verpflanzt. Während dieser kalten Zeit werden noch mehrfache Arbeiten besorgt. Zuerst das Samenpflücken. Die Samenkörner, ein gesuchter Handelsartikel, sind kastanienbraun, so groß wie Haselnüsse und von grünen Kapseln umschlossen. Diese werden abgepflückt und in einem dazu bestimmten Schuppen aufgeschüttet. Hier springen sie nach 10—14 Tagen auf und lassen die Körner ausfallen, welche in Säcke oder Kisten verpackt, an den Brahmaputr geschickt und dort auf Dampfer verladen werden. — Der Theestrauch ist je nach seiner Güte mehr oder weniger ergiebig an Samen. Aechter Assamesischer Thee hat wenig Blüthen und Samen, er verarbeitet seinen ganzen Saft zur Erzeugung des Blattes, welches daher von vorzüglicher Eigenschaft ist und durchschnittlich dreimal monatlich sprießt. Der in Assam angepflanzte Chinesische Thee wiederum ist so reich an Blüthe und Samen, daß sein Blattertrag nur ein sehr geringer, man daher genöthigt ist, die ersteren, sobald sie sich entwickeln, abzunehmen und fortzuwerfen, damit der Strauch seinen Saft den Blättern zuwende. Trotzdem bleibt diese Art so wenig ergiebig, daß man in letzter Zeit auf ihren Anbau fast ganz verzichtet hat. Der Hybridstrauch hält die Mitte zwischen beiden Sorten.

Eine andere, mit November anfangende Arbeit ist das tiefe Umhacken der ganzen bepflanzten Area, womit zugleich die Säuberung der Sträucher von allem überflüssigen Holze vorgenommen wird, eine den Ertrag des nächsten Jahres aufs höchste beeinflussende Procedur. Man läßt den Theestrauch nie höher als 2½ oder 3 Fuß wachsen, befördert aber auf alle Weise die Ausdehnung desselben in die Weite, schont daher beim Verschneiden die Seitenzweige, entfernt aber die Spitzen des Strauches, so daß ein beschnittener Theestrauch die Gestalt eines Tassenkopfes erhält. Je breiter die Oberfläche des Strauches ist, desto mehr Raum bietet sie für den Blattschuß.

Ferner benutzt man die kalte Zeit, um einen möglichst großen Vorrath von Kohlen für die nächste Saison zu brennen. Zur Anfertigung von einem Man (80 Pfd.) Thee bedarf man etwa vier Man Holzkohlen. Sie werden ganz nach Art unserer Kohlenmeiler bereitet. Man schlägt im nächsten Walde die Stämme nieder, spaltet die größeren, schichtet die Scheite in einem 15 Fuß langen, 5 Fuß breiten und ebenso hohen Stoß auf einander, bedeckt sie mit Blättern von

Sumpfpflanzen und Zweigen, diese wieder mit Erde, zündet die so hergestellten Meiler an, verschließt die Zuglöcher und läßt den Haufen qualmen, bis das Einfallen der Decke zeigt, daß die Kohlen fertig sind.

Das Ansammeln des zu Reparaturen erforderlichen Baumaterials, als Pfosten, Bambus, Gras 2c. gehört ebenfalls in die kalte Zeit. In Ermangelung aller Landwege und jeglicher Fortbewegungsmittel werden die Baumstämme aus dem Walde, wo man sie gefällt, durch Elephanten nach der Plantage gezogen. Man befestigt starke Taue an den Stämmen, legt sie dem Elephanten um Brust und Schulter, das Thier bricht sich mit seiner gigantischen Kraft Bahn durch den Dschongel (Waldgebüsch) und schleppt die Bäume an ihren Bestimmungsort. Der Bambus wird auf gleiche Weise von zahmen Büffeln herangezogen. Jeder Büffel wird an einem Strick, welcher durch seine Nase gezogen ist, von einem Knecht geleitet, denn nur auf diese Weise sind die starken und trotzigen Thiere lenkbar. Das Grasschneiden besorgen die Frauen und Kinder, welche zu diesem Zweck ein Tschapra (Grasland) aufsuchen und dort das feinere Gras mit Kassies (Indischen Sicheln) schneiden, in Bündel binden und in der Factorei auf freien Plätzen zum Trocknen ausbreiten.

Ein unumgänglich nothwendiges Baumaterial ist der Bent (calamus rotang), ein stachliches Schlinggewächs, dem Spanischen Rohr ähnlich, welches an sumpfigen Stellen und Flüssen wächst und 50 bis 60 Fuß lang wird. Der Assamese bindet damit Alles, was sich nur irgend binden läßt: die Balken und Wandmatten an die Pfosten, das Dach an die Balken, das Gras ans Dach. Nagel und Schraube, beides ersetzt ihm der Bent, und er kennt keine angenehmere Beschäftigung, als den Tag über im Schatten sitzend, Betel und Sopari kauend, Bent zum Binden fertig zu schnitzen.

Die Theemacher beschaffen die zur kommenden Saison nöthigen Theehausgeräthschaften, als Tschalanies: große Bambusmatten mit aufgebogenem Rande zum Welkmachen der grünen Blätter und Trocknen des fertigen Thees; Dhols: Bambuscylinder, welche über Kohlenfeuer gestellt, den Tschalanies als Untersatz dienen; Sups: Bambusschaufeln zum Aufnehmen und Ausstäuben des Thees; Tokris: Körbe zum Blattpflücken, und Patis: Bambusdecken zum Ausbreiten des gerösteten Thees.

Die kalte Zeit neigt sich zu Ende. Die Morgen sind noch ziemlich frisch, aber die Mittagssonne sendet schon unerträglich sengende Strahlen über den ausgetrockneten, hartgewordenen Boden, und einzelne Schauer bereiten uns auf die Ankunft der Regenzeit vor. Die Theesträucher entfalten bei dem fruchtbaren Wetter ihre ersten Blättchen, und Mitte März können schon die Spitzen der neu aufgeschossenen Zweiglein gepflückt werden. Dies ist eine sehr delicate Operation, zu welcher nur die erfahrensten Frauen verwendet werden. Es gilt nämlich, nur die obersten drei Blättchen der neuen Zweige abzunehmen, und zwar so, daß das zwischen dem dritten Blatt und dem Aststamm hervorkeimende Auge, aus welchem sich der nächste Sproß entwickeln muß, unversehrt bleibt. Diese ersten Blätter geben den besten Thee und besitzen das feinste Aroma. Das oberste, noch unentfaltete, silberbehaarte Blättchen giebt den Flowery Pekoe, das zweite schon entfaltete den Pekoe und das dritte, schon etwas ältere den Souchong. Bei dem allmählich stärker werdenden Blattschuß nimmt man auch das tiefer stehende vierte und fünfte Blatt, welche größer und zäher geworden sind und den Congou liefern. Noch ältere Blätter sollten gar nicht gepflückt werden. Muß es dennoch wegen zu großer Blattfülle geschehen, um dem

Strauche Luft zu machen, so wirft man sie fort, denn bei der Zubereitung geben sie nur rothen oder gelben, saft- und kraftlosen Thee (Red leaf), welcher den Theehändlern in Europa ein billiges Material giebt, die besseren Sorten zu vermischen und zu verschlechtern.

Die am Vormittag und Nachmittag gepflückten Blätter werden des Mittags und Abends in das Theehaus gebracht. An dem einen Ende dieses Gebäudes stehen Roſtöfen mit breiten eisernen Pfannen, daneben lange elastische Tische zum Rollen der Blätter, an den Wänden laufen Bambustafeln entlang, welche zum Ausbreiten der Blätter benutzt werden. In der Mitte befinden sich Bretterverschläge, in welchen fertiger Thee aufgeschüttet wird, rings umher sitzen Frauen und Kinder, mit dem Reinigen des Thees beschäftigt, hinter ihnen rasseln die Sortirmaschinen, verrichten die Kistenmacher ihre Arbeit und werden Hunderte von Kisten gefüllt und zum Verladen bereit gestellt. Man wird hier beinahe betäubt von dem Lärm der Arbeiter und Maschinen, von der drückenden Hitze und dem Kohlendampf, welchen die Oefen verbreiten.

Nachdem die Theeblätter gewogen worden sind, werden sie zum Welkwerden auf die Bambustafeln dünn gestreut und am anderen Morgen an die Theemacher zu je 40 Pfund ausgetheilt. Diese untersuchen die ihnen zugefallene Portion, um zu sehen, ob alle Blätter welk geworden sind. Die welken Blätter werden demnächst auf den Bambustischen gerollt, d. h. jeder Theemacher nimmt eine tüchtige Hand voll und rollt sie, mit der einen Hand sie zusammenhaltend, mit der anderen gerade aus oder im Kreise vor sich auf dem Tisch, schüttelt den durch die rollende Bewegung entstehenden Ball öfter auseinander, damit alle Blätter die erwünschte, gedrehte Form erhalten und legt sie, zusammengepreßt, auf eine Unterlage von Zink, Sacktuch oder Matten auf den Fußboden. Hat jeder Theemacher sein Quantum aufgearbeitet, so wird ein dickes nasses Tuch über und um den Theehaufen geschlagen. In Folge der nun sich selbst entwickelnden Hitze macht der Thee einen Gährungsproceß (Fermentation) durch, welcher seine grüne Farbe in eine kaffeebraune verwandelt. Um eine gleichmäßige Gährung und Färbung zu erhalten, dreht man nach einer Stunde die untere Lage nach oben. Während der nächsten Stunde werden die großen, in Mauerwerk eingelassenen Pfannen geheizt. Wenn der Thee von oben bis unten durch die Gährung braun geworden ist, wirft ein Tecklah (Theemacher) denselben in die heißen Pfannen und dreht die Blätter mit kleinen Holzschaufelchen schnell um, damit das Anbrennen verhütet und durch das Aufschütteln die Hitze jedem Blatte zugänglich gemacht werde. Nachdem der ganze Vorrath auf diese Weise durchgeröstet und nochmals gerollt worden ist, werden die Blätter, welche jetzt schon eine schwärzliche Farbe angenommen haben, in Tschalanies auf die, über glühenden Kohlen stehenden, Dhols gesetzt, um zu trocknen.

Der nun fertige Thee wird nach Entfernung aller rothen oder gelben Blätter, welche mit der Hand ausgelesen werden, in mit Bleiplatten ausgelegte Kisten verpackt und als »unsorted tea« versandt, oder vermittelst verschiedener Siebe sortirt. Diese trennen, je nachdem sie größere oder kleinere Maschen haben, die drei Hauptarten: Pekoe, Souchong und Congou von einander. Feinere Siebe scheiden die Bruchstücke dieser Sorten aus, welche, mit Pekoeendchen vermischt, als Pekoedust auch ein vortreffliches Getränk geben.

Die Theesaison in Assam währt die Regenzeit (Ende März bis Anfang November) hindurch. Das noch im November gepflückte Blatt ist saftlos und giebt schlechten

Thee. Es sollte gar nicht benutzt werden, aber viele Pflanzer sind dazu gezwungen, um noch einige Pfunde mehr herauszuschlagen und dadurch der Quantität des gehofften Ertrages etwas näher zu kommen.

Die Theekisten werden von den Plantagen per Achse, d. h. auf großen zweirädrigen Karren, welche von starken Stieren gezogen werden, nach dem nächsten schiffbaren Strome geschafft und von dort dem Brahmaputr zugeführt. Hier nehmen die stromabfahrenden Dampfer die Ladung auf und liefern sie in Kuschtia oder Calcutta ab. Die zurückkehrenden Karren bringen Vorräthe für die Plantage mit, welche von den Agenten in Calcutta eingekauft werden.

Was die Arbeiter in den Theepflanzungen betrifft, so ist bereits angedeutet worden, daß die Assamesen zu gering an Zahl sind, um allen Anforderungen zu genügen, und daß ein großer Theil in Folge des guten Erwerbs auch fast unabhängig geworden ist. Diejenigen Assamesen, welche in den Pflanzungen sich verdingen, arbeiten nicht mehr ohne Haulat (Vorschuß). Sobald sie einen Contract eingehen, eine gewisse Strecke Landes urbar zu machen, einen abgemessenen Theil der Plantage vom Dschongel rein zu halten, oder ein Jahr als Theemacher zu arbeiten, verlangen sie 20 bis 30 Rupies (1 Rupie = 20 Sgr.) Vorschuß und verpflichten sich, denselben in der contractlich bestimmten Zeit abzuarbeiten. Der Contractor arbeitet nur ein oder zwei Tage und läßt sich dann nicht mehr blicken. Man schickt nach ihm, er verspricht zu kommen, thuts aber nicht. Man droht mit der Klage, er will nun gewiß arbeiten, hält aber sein Wort ebenso wenig, wie vorher. Fängt man den Prozeß in einem 15—20 Meilen entlegenen Gerichtshofe an, so verliert man die Arbeit der Zeugen während der Zeit der Verhandlungen, hat eine Menge Schreiberei und Umstände und wird schließlich beschieden, daß der Mann, welcher das vorgeschossene Geld längst durchgebracht hat, in drei, vier anderen Plantagen ähnliche Contracte eingegangen ist, daß diese Pflanzer auch Klage gegen ihn erhoben und ältere Ansprüche haben. Diese Assamesen verursachen daher den Pflanzern ungeheure Verluste.

Die **Bengalen**, auf welche die Pflanzungen demzufolge zumeist angewiesen sind, müssen zuerst ans Land gebracht und dann muß ihnen für die drei Jahre ihres Contracts freie Wohnung, Brennholz, Gartenland, ärztliche Behandlung und Verpflegung, wenn sie krank sind, gewährt werden. Außerdem wird diesen Kulis der zu ihrem Bedarf erforderliche Reis und für jede Person eine wollene Decke im Jahr geliefert, sowie eine monatliche Löhnung von fünf Rupies für den Mann, vier Rupies die Frau und drei, zwei und ein Rupie für jedes Kind, je nach dem Alter, gezahlt. Dafür muß der Mann täglich zwanzig Nall (1 Nall = 12 Fuß) Land hacken oder vierzig Pfund Blätter rollen, die Frau sechszehn Pfund Blätter pflücken oder zehn Pfund Thee auslesen. Die Kinder haben entsprechende geringere Quantitäten zu verarbeiten. Die Pflanzer sind von der Regierung gebunden, ihrerseits den Contract zu erfüllen, haben aber keine Garantie für die Erfüllung desselben seitens des Arbeiters in Händen. Wenn man bedenkt, daß der Eingeborene von Natur träge und unlustig zu jeder anstrengenden Arbeit ist, daß die meisten importirten Kulis Kasten angehören, welche nie eine Hacke angerührt haben, daß sie alle zusammen vom Theebau nichts verstehen, daß viele von ihnen schwächlich sind und den Einwirkungen des Klimas bald unterliegen, in Folge der veränderten Lebensweise langsam hinsiechen oder aus Unzufriedenheit oder Faulheit fortlaufen, daß bei der Unzuverlässigkeit der Aufseher nie eine absolut genaue Controle über ihre Arbeit ausgeübt

werden kann, und daß die Pflanzer beim Einkauf des Reis eine viel höhere Summe zahlen müssen, als sie beim Verkauf zurückerhalten: so erscheint es begreiflich, daß die importirten Kulis oft mehr kosten, als sie einbringen. Auch sind die gesetzlichen Bestimmungen, nach welchen die Pflanzer im Prozeßwege strafbaren Arbeitern einen Theil ihres Lohnes abziehen oder durch das Gericht 8—14 Tage Gefängniß zudictiren können, für die Besitzer völlig unpractisch, denn sie können einem Kuli nicht Lohn abziehen, wenn er keinen verdient, und ebensowenig hilft es ihnen etwas, einen Arbeiter ins Gefängniß zu schicken, wenn sie die Prozeßkosten zu tragen haben, und — so lange er sitzt — seiner Arbeit verlustig gehen.

Betreten wir nunmehr die Arbeiterwohnungen. Dieselben bilden gleichförmig gebaute, mit Gras bedeckte Bambushütten, welche in einer langen Straße stehen, und von welchen jede von einer Familie oder je zwei unverheiratheten Burschen oder Mädchen bewohnt wird. Der zwischen und hinter den Häusern liegende Boden wird den Bewohnern derselben als Gartenland zugetheilt. Das erste Haus bewohnt der Tschaukidar (Wächter), welcher für die Aufrechthaltung der Ordnung und die Beobachtung der Reinlichkeit in den Häuserreihen (lines), die er von seiner Wohnung aus vollständig übersehen kann, Sorge zu tragen hat. Der Hütte dient eine Bambusmatte als Thür. In dem inneren Raume ist es ziemlich dunkel, da das Licht nur durch die Thüröffnung dringen kann. Ein Gestell von Bambusstangen, auf welchem grobe, wollene Decken liegen, dient dem Tschaukidar und seiner Frau zum Lager. Unter demselben liegen eine Trommel, ein Paar Tigeräxte, Brennholz, hölzerne Sandalen und eine Ziege. Am Dach stecken Bogen und Pfeile, etliche Messer und ein leichter Spieß, über welchem bunte Frauengewänder hängen. In der hinteren Ecke brodelt über einem niedrigen Lehmheerde in einem riesigen Topf der zum Mittagessen bestimmte Reis. Der Rauch des Feuers sucht seinen Ausweg durch Dach und Thüröffnung. An der anderen Ecke stehen der Okli und Samáth (hölzerner Mörser und Keule zum Reisstampfen), daneben liegen Gemüse und eine Oelflasche. Der Tschaukidar, ein Bengale, ist mit Jacke und Dhoti (Lendenkleid) von Baumwollenzeug bekleidet. In jeder der Straßen, die wir noch durchschreiten, ist ein besonderer Tschaukidar vorhanden. Die Straßen sind alle leer, denn die Kulis arbeiten in der Plantage; nur hier und da spielen einige nackte schwarze Kinder unter Aufsicht eines alten Mütterchens. Ueberfüllt aber sind die Straßen (lines) mit Schweinen und Pariahunden, welche uns von allen Seiten angrunzen und anheulen. Etwas Ekelerregenderes und Räudigeres, als diese Thiere, kann es für den Europäer nicht geben. Doch sind namentlich die Schweine nothwendig, weil die Bengalen niederer Kasten gern Schweinefleisch essen, und diese Thiere außerdem die Lines von allem Unrath säubern, welchen die menschlichen Bewohner derselben nicht fortschaffen.

Die Häuser der Theemacher und der zum Beamtenpersonal gehörigen Assamesen sind größer und geschmackvoller gebaut, wie es sich ja auch für den höheren Rang der Bewohner paßt.

Die Wohnstätten der Pflanzer, Banglows, werden in Assam nicht, wie in anderen Theilen Indiens, massiv gebaut, denn dies würde zu kostspielig und bei den häufig vorkommenden Erdbeben zu gefährlich sein. Auch fehlen die zu derartigen Bauten nothwendigen Handwerker und Materialien. Sie müssen also den Baustyl der Assamesen adoptiren. Dieser besteht einfach in der Errichtung hölzerner Pfosten, zu welchen die Stämme in den nahen Wäldern, wo möglich bei abnehmendem Monde,

um das Holz vor Wurmstich zu bewahren, geschlagen werden. Die Pfosten werden in gegebener Entfernung fünf Fuß tief in die Erde gegraben, ihre Spitzen mit Querbalken verbunden, und diese mit einer Lage von gespaltenem Bambus, auf welche Prairiegras einen Fuß dick gedeckt wird, überdacht. Statt der Wände befestigt man an die Pfosten Schilfmatten, welche bis an das Grasdach reichen, und in welchen große Oeffnungen die Stelle der Fenster und Thüren vertreten, belegt den Fußboden mit Bambusmatten, und das Haus ist fertig. Will man mehrere Zimmer, so zieht man im inneren Raume Schilfmatten, welche des schöneren Aussehens wegen mit Palmendecken bekleidet werden, von einem Pfosten zum andern, und theilt das Haus dadurch in einzelne Abtheilungen, von welchen eine zum Wohnen, die andere zum Speisen, die dritte zum Baden 2c. dient. Diese Häuser haben vor den massiven den Vorzug, daß sie billig sind, in kürzester Zeit hergestellt werden können, bei den Erdbeben nicht zusammenstürzen, sondern nur hin- und herschwanken und stets dem Luftzuge offen stehen. Durch eine breite Veranda verhindert man das Eindringen des Regens, und gegen die rauhere Luft während der kalten Zeit schützt man sich, indem man die äußeren Schilfwände mit Gras überzieht oder mit Erde, welche mit Kuhdung vermischt ist, bekleben läßt. Die Fenster und Thüröffnungen werden des Tags von innen durch schwere Vorhänge, des Nachts von außen durch Bambusläden geschlossen. Wenn ein solches Banglow neu und sauber ist, sieht es gefällig und wohnlich aus.

Die schlimmste Zeit haben die Pflanzungen zu Anfang der Saison 1867 überstehen müssen, wo sich das grausige Ungeheuer des Bankerotts und Ruins, das Kind der schwindelhaften Speculation, in riesenhafter Größe über Assam erhob. Die Thee-ernten des letzten Jahres, welche fast allgemein schlecht ausgefallen waren, hatten nicht die erwünschten Preise gebracht. Es fehlte somit an den nöthigen Geldern zum Fortarbeiten. Die Actionaire der Compagnien, welche, anstatt Dividenden zu erhalten, aufgefordert wurden, noch weitere Einzahlungen zu leisten, sahen, daß ihr Geld, oft ihr ganzes Vermögen verloren war und suchten ihre Shares (Actien) um jeden Preis los zu werden. Theeactien, welche mit 100—200 Rupies gekauft worden, waren für eine Rupie oder acht Anna zu haben, und Niemand mochte sie. Compagnien und Privatplantagen mußten ihre Arbeiten einstellen, die Kulis, welchen sie oft mehrere Monate Lohn schuldeten, entlassen, und ihr Eigenthum, bei dessen Gründung sie ihr eigenes und geborgtes Vermögen geopfert hatten, weit unter dem Werthe verauctioniren lassen, um nur ihre Arbeiter bezahlen zu können. An Deckung der aufgenommenen Summen und deren Zinsen war nicht zu denken. Tausende von Kulis und viele Europäer wurden brotlos. Die Brahmaputradampfer waren überfüllt mit Pflanzern, welche ruinirt Assam verließen, um den schweren Kampf um eine Existenz in Indien anderswo aufs Neue zu beginnen. Schrecken und Verzweiflung herrschte durch die ganze Provinz.

Andererseits war dies eine goldene Zeit für die Aasgeier der Geldaristokratie. Plantagen, deren Anlegung enorme Ausgaben und jahrelanges, mühevolles Arbeiten erfordert hatte, wurden mit dem zugehörigen Inventar von ihnen zu Spottpreisen erstanden, die Arbeit mit frischen Capitalien fortgeführt und glänzende Geschäfte gemacht. Einer dieser »glücklichen Speculanten« kaufte z. B. die Besitzungen einer Compagnie, welche wenigstens 300,000 Rupies werth waren, für 25,000 und machte gleich im ersten Jahre für 82,000 Rupies Thee.

Wir wollen unsere Skizze nicht schließen, ohne vorher dem Leser noch ein Bild über die gesammte Theeproduction der Erde und den Theeconsum gegeben zu haben.

Die wichtigste Quelle für die Versorgung der ganzen Erde mit Thee*) ist trotz der zunehmenden Concurrenz Indiens doch immer noch China, denn das durchschnittliche Quantum der jährlich aus dem Chinesischen Reiche verschifften Theeblätter übersteigt jetzt schon weit 180 Millionen Pfund. Japans Gesammt-Exporte sind auf fast 15 Mill. Pfund Thee gestiegen.

Nächst China und Japan hat Britisch-Indien gegenwärtig die meiste Bedeutung für den Theehandel. Die gesammte Thee-Ausfuhr Ostindiens, welche im Jahre 1851 nur 262,000 Pfund und 1861 noch kaum 1½ Mill. Pfund erreichte, hat sich 1867—1870 auf 7,8, 11,5 bz. 12,7 Mill. Pfund gehoben und ist im Jahre 1871 mit 15 Mill. Zollpfund zu veranschlagen. Der eigene Verbrauch in Indien wird auf 4 Mill. Pfund geschätzt. Als Gesammt-Production von echtem Thee ergiebt sich jetzt die Quantität von 218 bis 220 Mill. Pfund jährlich.

Was die Consumtion von Thee betrifft, so hat dieselbe ähnlich wie die des Kaffees mit der Verminderung der Zölle, dem steigenden Wohlstande der Europäisch-Amerikanischen Völker, namentlich aber mit der Verbesserung der Verkehrsmittel und der dadurch so wesentlich erleichterten Zufuhr in gleichem Schritte zugenommen. Der Durchschnitt einer mehrjährigen Handelsbewegung läßt bei diesem Artikel einen zuverlässigen Schluß auf den Verbrauch zu. Dieser Verbrauch betrug in der Periode 1868—1871 per Kopf der Bevölkerung nach Zollpfunden: in Großbritannien 3,280, in den Vereinigten Staaten von Amerika 1,027, in Holland 0,896, in Dänemark 0,290, in Rußland 0,244, in der Schweiz 0,058, im Zollverein 0,040, in Frankreich 0,019, in Belgien 0,016, in Schweden 0,015, in Oesterreich-Ungarn 0,010 und in Italien 0,0012.

---

21. Die Papierfabrikation Japan's.

Vom Herrn Geheimen expedirenden Secretair Tybusch in Berlin.

Nicht mit Unrecht ist als eine der wichtigsten Errungenschaften der Wiener Weltausstellung die Thatsache hervorgehoben worden, daß die Betheiligung der Ostasiatischen Völker an jenem merkwürdigen Wettkampfe der civilisirten Welt Europa zum ersten Male in den Stand gesetzt hat, sich die Resultate einer in so vielen Beziehungen eigenartigen Cultur, die Frucht der durch Jahrhunderte fortgesetzten Arbeit dieser Völker zu eigen zu machen.

Es liegt in der Natur der Sache, daß die gegenseitige Durchdringung Europäischer und Ostasiatischer Cultur: jenes Ziel, dessen Förderung sich das auf Veranlassung der Oesterreichischen Regierung in Wien gebildete »Comité für Ostasien« mit so erfreulichem Eifer angelegen sein läßt, nicht in kurzer Zeit erreicht werden kann. Einstweilen ist vor Allem ein eingehendes Studium der Ostasiatischen Producte, sowohl der natürlichen, als auch der durch Gewerbe und Industrie erzeugten, vor Allem aber der Kunstformen erforderlich, welche sich aus den durch Ueberlieferung überkommenen Typen bei jenen Völkern in Folge der Einwirkung natürlicher Bedingungen, sowie durch den Einfluß nationaler Verhältnisse zu bestimmter charakteristischer

*) Vergl. Geographisches Jahrbuch von E. Behm. IV. Band. 1872.

Eigenart ausgebildet haben. Sodann wird es sich um Auswahl solcher Formen handeln, deren Reinheit und Classicität eine Uebertragung auf Europäische Erzeugnisse wünschenswerth erscheinen lassen. Endlich können selbst manche in Ostasien erprobten Handhaben und Hülfsmittel der Technik, der mechanischen Arbeit und der Art der Herstellung als zur Nachahmung geeignet befunden werden.

Wer die Japanische Ausstellung in dem östlichsten Ausläufer des Transepts des Wiener Weltausstellungsgebäudes gesehen hat, wird sich kaum der Betrachtung enthalten haben, daß Gewerbe und Industrie des »Landes der aufgehenden Sonne« auf einer verhältnißmäßig hohen Stufe der Entwickelung stehen. Man sah allerdings keine Bronce-Prachtstücke wie diejenigen von Barbedienne in Paris, keine Ginorischen Majoliken, keine Mosaiken wie die Salviati's in Venedig; aber die Broncevasen von Kioto, Sado und Tokio, die Drechsler- und Tischlerarbeiten von Shidzuoka und Tottori, denen selbst der musivische Schmuck nicht fehlte, die unübertroffenen Lackgeräthe von Akita, die herrlichen Porzellangefäße von Satsuma, Kanga und Gifu, endlich die Seidenzeuge, Brokatstoffe und Stickereien von Nisidjin und Yamanashi bekundeten neben der Vortrefflichkeit des Materials einen Geschmack und eine Formenreinheit, wie sie bei zahlreichen Europäischen Fabrikaten nicht häufig gefunden werden. Unwillkürlich wird man bei der Besichtigung einzelner, namentlich Broncefabrikate Ostasiens auf die von der Kulturgeschichte längst gewürdigte Erscheinung hingeführt, daß gewisse Kunstformen, von Volk zu Volk durch Tradition verpflanzt, fast ein Gemeingut der Welt geworden sind. So erinnern die Japanischen Broncegefäße in ihrer Form auf das Lebhafteste an die Griechischen Krateren und Amphoren; die gemeinsame Quelle, aus welcher Japaner und Griechen geschöpft haben, mag Aegypten und vielleicht Assyrien gewesen sein; auf den großen Verkehrsstraßen zwischen Westen und Osten verbreiteten sich weithin die Kunstformen, welche noch in später Zeit von der Macht der Tradition Zeugniß ablegen.

Auch in der Fabrikation des Papiers, einem Gewerbszweige, in dem die Japaner Vortreffliches leisten, sind die Wirkungen wahrscheinlich Aegyptischer Ueberlieferungen zu erkennen. Wie an den Ufern des Nil die Hüllen der Papyrosstaude das Material zur Herstellung des Beschreibstoffes (βίβλος) lieferten, der an die Stelle der alten, mit Wachs überzogenen Holztafeln trat, so wird seit Jahrhunderten in Ostasien die Rinde des Papierbaumes, brussonetia papyrifera, zu einer papierartigen Masse verarbeitet, welche den verschiedensten Zwecken zu dienen geeignet ist. Die Art der Bereitung des Papiers in Japan weicht ebenfalls von der durch Plinius beschriebenen Papyrosfabrikation in Aegypten nicht erheblich ab. Wie einst in letzterem, wird in Japan die Rinde des Papierbaumes durch Abkochen erweicht, wozu man in Japan die Aschenlauge der artemisia vulgaris benutzt. Die erweichten Stücke der Rinde werden in Streifen getheilt und sodann mittelst eines Kleisters, den die Japaner aus Nori-no-ki (hydrangea paniculata) bereiten, zu einer consistenten Masse zusammengeleimt, welche, nachdem sie getrocknet worden, eine mehrfache Bearbeitung durch Pressen, Kochen und Glätten erfährt, bis sie zu der gelblich gefärbten, glatten und durchsichtigen Papierrolle wird. Alle Rohmaterialien, welche zur Papierfabrikation gebraucht werden, waren in der Ausstellung instructiv zusammengestellt: namentlich die Rinde (Kodzu) des Papierbaums, in mehreren Qualitäten und in den verschiedenen Stadien der Bearbeitung, sodann die ebenfalls für Papierbereitung zu verwerthende Rinde von Passerina-Gampi, die Wurzel Hibiscus Manihot, endlich die verschiedenen Werkzeuge der Papierfabrikation und Buchbinderei.

Ein nicht geringeres Interesse nehmen die **Papiersorten und die Art ihrer Benutzung** seitens der Japaner in Anspruch; es läßt sich daraus mancher werthvolle Einblick in die häuslichen, sowie die socialen Verhältnisse des merkwürdigen Inselvolks gewinnen.

Wer die zierlichen von Holzstäben kunstreich zusammengesetzten Landhäuschen der Japaner im östlichen Theile des Weltausstellungsrayons noch in der Erinnerung hat, weiß, daß diese luftigen Räume der Glasfenster entbehrten. Diesen Mangel muß das Papier (Japanisch: gami, Chinesisch: shi) ersetzen; der Japaner beklebt die Fensteröffnungen mit Shoji-gami, um den Luftzug zu vermindern. Den Comfort in den Zimmern erhöht er durch Papiergardinen und Papiertapeten (Wandschirme), deren Malereien, wenn sie auch nicht allen Regeln der Perspective genügen, doch das Auge keineswegs beleidigen und durch die Schönheit der Farben unsere Tapeten weit übertreffen. Auf einer dieser Wandmalereien war eine Japanesische Soirée veranschaulicht. In einem weiten Raume saßen zahlreiche schlitzäugige Damen, anscheinend der höheren Gesellschaftsklasse angehörig, in buntfarbigen Gewändern, die Einen plaudernd, die Anderen Gobang und Shogibang (ein Japanisches Schachspiel) spielend, oder sich mit den Figuren des Sugoroku, einer Art Damenbretts, vergnügend. Vor den einzelnen, am Boden hockenden Frauen standen entweder zierliche Etagèren oder Räucherbecher, außerdem Japanische Miniaturtassen zum Mundausspülen. Eine Schami-sen, dreisaitige Guitarre, lag auf dem Teppich.

Auf anderen Wandtapeten (Uda) waren Landschaften mit Pagoden abgebildet; insbesondere kehrt häufig das Tempelbild von Naikwu wieder. In Naikwu wird nämlich die Ahnfrau der Kaiserlichen Familie: Amaterasu Ohomi Kami verehrt; der ihr errichtete Tempel im Dorfe Kasanui wurde angeblich vor 2025 Jahren erbaut, später aber dieser Cultus nach Ise verlegt. Ein anderes Bild zeigt den Tempel von Gekwu, wo »unser Schöpfer«: Kunino tokachino Mikoto gefeiert wird. Auch der Ursprung dieses Tempels ist uralt; er soll alle 21 Jahre genau in der ursprünglichen Gestalt und an derselben Stelle wieder aufgebaut werden. Nicht minder häufig sieht man Abbildungen der 50 Fuß hohen Buddha-Statue zu Kamakura mit ihrem Riesenkopfe.

Japanisches Schreibpapier war in mehrfachen Proben auf der Ausstellung vorhanden. Das gewöhnliche Schreibpapier (Mino-Gami) ist ziemlich dünn und glatt, von gelblicher Farbe; es wird nicht mit Tinte, sondern mit einer schwarzen Tusche unter Benutzung eines Pinsels beschrieben.

Weit dünner ist **Hosho**, Briefpapier; das feinste und zugleich dauerhafteste ist das **officielle Depeschenpapier**: Otaka-danshi, Haku-danshi und Sugihara. Die Benutzung dieses Papiers soll nach ganz genau specialisirten Vorschriften erfolgen. Zu Schreib- und Druckpapier gleichbenutzbar ist das Gampi-shi von Gifu, Shiga und Meyoto, sowie das Riuhi-shi von Tottori. Auf Europäische Art fabrizirtes Papier war von Hiogo ausgestellt.

Bemerkenswerth sind die zahlreichen Sorten von **Papier-Schnupftüchern**. Da gab es Ori-gami von Tsukuma, Kogiku-gami von Gifu, Kataori-gami und Ohtaka-gami von Yamaguchi; die erste Qualität repräsentirt das feine Kawonashi-gami von Toyoka.

Den Gegensatz hierzu bilden die Pergamente und Bücherdeckel: Senka-gami von Ijo und Kamigama. Sehr dicht und einige Zeit selbst für die Nässe undurchdringlich ist das Karakassi-gami, welches in Yamaguchi zu **Regen- und Sonnen-**

schirmen verarbeitet wird. Derartige Schirme sind die steten Begleiter des Japaners wie der Japanerin. Man kann daher einen Schluß auf den Umfang der Production dieser Papiersorte ziehen. Selbst Regenmäntel aus Papier (Kappa) hatte das gewerbreiche Tokio ausgestellt; und es wurde versichert, daß diese Mäntel trotz ihrer Billigkeit vortreffliche Dienste leisten.

Die Benutzung des Papiers in Japan ist eine überaus ingeniöse. Die prächtigsten Fächer, Lampions, Tischdecken, Präsentirteller, Gedichtkästchen in Harfenform, künstliche Blumen, Theebüchsen, Moskitonetze, selbst Unterkleider von Papier (Sima) bekunden in gleichem Maße den hohen Werth des Materials der brussonetia, wie die Geschicklichkeit der Japanesischen Arbeiter.

An den gebleichten Fäden des »sarashi-gami und motoyui-gami«, welche den stärksten Bindfaden ersetzen, wird man schwerlich den Ursprung errathen; sie sind ebenfalls aus Papier hergestellt. Die Frisur jener Japanerin, welche den Besuchern der Weltausstellung den Gebrauch des Webstuhls in Japan vorführte, war mit Papierstreifen geschmückt.

Selbst in der Poesie hat das Papier in Japan besondere Bedeutung. Zum Aufzeichnen von Gedichten wird ausschließlich das Taw-zaku benutzt, ein überaus zarter durchsichtiger Stoff. Weniger harmlos ist die Eigenschaft des Manen-shi von Kioto; Alles, was darauf geschrieben wird, kann nämlich mit Wasser völlig ausgelöscht werden.

Einen wichtigen Theil der Ausstellung von Lehrmitteln Japans bildeten die zahlreichen Bilderbücher, die Holzschnitte auf Chiri-men (Crèpe-) Papier, endlich die Karten von Japan, sowie einzelne Abbildungen von Aquäducten (in Iruma und Odashigori, Provinz Musashi). Nach den neuesten Karten Japans sind die Haupttheile des Inselreichs: die Inseln Tschiusiu (Nipon), Jesso (Hokkaido), Sikoku und Kiusiu in 60 Regierungsbezirke eingetheilt.

Auch zu Spielzeug wird das Papier verarbeitet. Die Puppe Narihira, das Conterfei eines Obersten der Leibwache und berühmten Dichters, die Puppe Komatshi, dasjenige einer Dichterin vom Hofe des Mikado, sowie die Puppen von Tänzerinnen, mit denen Japanische Kinder spielen, sind von Papier hergestellt.

Schon dieser flüchtige Ueberblick eines einzelnen Fabrikationszweigs wird genügen, um darzuthun, welches Interesse ein näheres Eingehen in die gewerblichen und industriellen Verhältnisse Ostasiens gewährt. Was uns daneben in moralischer Hinsicht der Hervorhebung werth erscheint, ist die Solidität der Arbeit, die Sorgfalt, ja Peinlichkeit der Ausführung bei Japanern wie Chinesen, ein Moment, das an Bedeutung gewinnt, wenn man erwägt, daß fast Alles durch Handarbeit hergestellt ist, da den Ostasiaten unsere nach und nach so hoch vervollkommneten Maschinen fehlen. In der nie ermüdenden Geduld des Japanischen Arbeiters, der peinlichen Sorgsamkeit des Chinesen scheint ein Grundzug des Charakters ostasiatischer Völker ausgeprägt zu sein, der, vielleicht durch religiöse Anschauungen erzeugt und genährt, in gewissem Maße die Erstarrung erklärt, in welcher diese Völkergruppen Jahrhunderte lang sich vor den Berührungen fremder Nationen abgesperrt haben und aus der sie erst jetzt zu neuem Leben zu erwachen scheinen.

II. Kleine Mittheilungen.

Zur staatsrechtlichen Stellung der Reichs-Postverwaltung. Die von der obersten Postbehörde seit der Errichtung des Norddeutschen Bundespostwesens stets aufrecht erhaltene Rechtsauffassung, daß das Bundes- bz. Reichs-Postinstitut auf Grund des Art. 48 der Verfassung des Norddeutschen Bundes bz. des Deutschen Reichs als Rechtsnachfolgerin der in den einzelnen Bundesstaaten bestandenen Landespostanstalten zu gelten habe und demgemäß die den Landespostbehörden nach Maßgabe der betreffenden Landesgesetze zugestandenen Vorrechte und Privilegien auszuüben berechtigt sei, ist neuerdings, wie schon mehrfach in früheren Fällen, durch den Rechtsspruch eines obersten Landesgerichtshofes als begründet anerkannt worden. In dem Concurse über das Vermögen des Postexpediteurs N. zu N. im Bezirke der Ober-Postdirection zu Kiel war von der Postverwaltung für ihre Forderung das Vorrecht beansprucht worden, welches nach der Königlich Dänischen Verordnung vom 13. Juni 1788 bei Concursen der Postmeister den rückständigen Postkassengeldern beigelegt worden ist. Mehrere Privatgläubiger des N. bestritten die Anwendbarkeit dieses Vorrechts, indem sie geltend zu machen suchten, daß dasselbe zwar der Landespost, nicht aber der Reichspost zuertheilt worden sei. Diese Ansicht ist indessen von den Gerichten als unbegründet verworfen worden. In dem unterm 20. November 1873 ergangenen Erkenntnisse des Königlichen Ober-Appellationsgerichts zu Berlin, welches in letzter Instanz über die Sache zu entscheiden hatte, heißt es wörtlich:

»In Folge der Vereinigung der Herzogthümer Schleswig und Holstein mit der Preußischen Monarchie ist zunächst die Königlich Preußische Postverwaltung in alle Rechte und Verbindlichkeiten der früheren Schleswig-Holsteinischen Postverwaltung eingetreten. Aus dem Wesen und der Verfassung des Norddeutschen Bundes ergiebt sich ferner, daß die Postverwaltung desselben staatsrechtlich in die Rechte und Verbindlichkeiten der Königlich Preußischen Postverwaltung eingetreten ist und folgeweise die der letzteren zustehenden Privilegien auf jene übergegangen sind, von welcher sie wiederum auf die Kaiserliche Reichs-Postverwaltung in Folge der staatsrechtlichen Stellung des Deutschen Reichs zum Norddeutschen Bunde übergegangen sind.«

Die Annahmehalle des General-Postamtsgebäudes in London ist ein riesiger Saal, von sechs hohen Fenstern ausgezeichnet erhellt und durch Luftheizung angenehm erwärmt. Die rechte Hälfte des großen Raumes wird von einem kolossalen, mit grünem Tuche bedeckten Stehpulte eingenommen, dessen getrennte Abtheilungen — jede mit Schreibzeug, Federn und Löschblatt versehen — zum Gebrauch des Publicums bestimmt sind. Die linke Seite ist der Sitz der diensthabenden Beamten, welche durch eine etwa 3 Fuß hohe, in einem Gitter endigende Schranke vom Publicum getrennt sind. Die erste Stelle ist für den Verkauf von Marken, die zweite zur Annahme der recommandirten Briefe bestimmt; an der folgenden Stelle müssen alle nach dem Auslande gerichteten Sendungen aufgeliefert werden, über deren Francatur der Absender im Zweifel ist. Damit ist die Annahmeabtheilung geschlossen.

Die beiden folgenden Stellen sind für die Ausgabe der poste restante Sendungen und die übrigen drei Sitze zur Annahme von Depeschen bestimmt. Zwischen der Schranke, welche das Publicum von den Beamten trennt und dem erwähnten Gitter ist eine etwa handbreite Oeffnung gelassen, durch welche hindurch der Marken-, Brief- und Geld-Austausch stattfindet. Die Platte des Arbeitstisches der Beamten ist von Zink, in welcher an jeder Dienststelle eine Inschrift des Inhaltes eingegraben ist, daß, sobald das empfangene Geld seitens des Publicums vom Tische weggenommen, auf eine nachträgliche Redressirung etwa stattgehabter Irrthümer kein Anspruch mehr gemacht werden kann. Außerdem ist an der ersten Stelle links vom Eingange, welche zum Markenverkauf bestimmt ist, noch ein Plakat angeschlagen: »Hier wird nicht gewechselt!« Doch wird die letztere Vorschrift nicht immer innegehalten.

Obschon die Englische Postverwaltung sich bekanntlich nur mit der Beförderung von Briefpostsendungen befaßt und außer dem General-Postamt noch zahlreiche Zweigpostanstalten und Filialen in London bestehen, darunter 8 allein in der City, ist doch der Verkehr in diesem Annahme- und Ausgabebüreau ein sehr reger. Das Verhalten des Publicums ist in jeder Beziehung anerkennenswerth, mit unsern continentalen Verhältnissen kaum zu vergleichen. Von dem manchmal recht störenden Lärm vor den Schalterfenstern Deutscher Postbüreaus ist hier auch nicht die geringste Spur wahrzunehmen, alle Anwesende verhalten sich schweigend und warten mit musterhafter Geduld auf ihre Abfertigung. Bei der letzteren selbst werden zwischen Beamten und Publicum nur die nothwendigsten Worte gewechselt, meistens nur Zahlen; die Vertraulichkeit, die sich in Deutschland zuweilen zwischen Schalterbeamten und gewissen ständigen Kunden, um mich so auszudrücken, eingeschlichen, ist hier fremd, die Kämpfe, welche unsere Deutschen Postbeamten zuweilen mit zudringlichen Hausknechten und ähnlichen Persönlichkeiten auszufechten haben, sind den glücklicheren Englischen Collegen erspart. Zum Theil mag dies wohl auf der eigenthümlichen Anlage des Englischen Volkscharakters basiren, der, kalt, ruhig und stets aufs Practische bedacht, es liebt, in Geschäften mit der möglichsten Kürze zu handeln, zum Theil auch darauf, daß die Manipulationen — eben weil nur Briefpostbeförderung — bedeutend einfacher sind als in Deutschland und schon vermöge ihrer Natur nicht so viel Redeaustausch bedingen. Der größte Werth aber ist in dieser Hinsicht der unbestreitbaren Thatsache beizulegen, daß in England alle postalischen Institutionen und Maßregeln viel tiefer ins Volk eingedrungen sind und auch vom Volke selbst eine allseitigere Unterstützung finden als in Deutschland. Zum Beweise dieser Behauptung mag hier nur ein Factum angeführt werden: eine angestellte Statistik hat ergeben, daß von je 100 in England aufgelieferten Briefen stets 93 in der rechten oberen Ecke mit den bz. Freimarken beklebt sind. Vielleicht mag auf diesen Ordnungssinn die Einrichtung nicht ohne Einfluß sein, daß sämmtliche Post-Office-Filialen sich in Kaufläden befinden, deren Inhaber, mit dem Publicum naturgemäß in steter Berührung, die unmittelbarste Belehrung und den wirksamsten Einfluß ausüben können. Das Rauchen ist natürlich im Büreau nicht gestattet, da ja, wie schon erwähnt, das Publicum sich nicht in einer Vorhalle, sondern im Zimmer selbst befindet. Eigenthümlich berührt es wohl jeden höflichen Fremden für den ersten Augenblick, zu sehen, daß das Publicum, zum Theil auch die Beamten, ihre Kopfbedeckungen nicht ablegen, sondern mit dem Hute auf dem Kopfe ihre Geschäfte abwickeln. Bald aber belehrt uns ein selbst nur oberflächliches Studium der Englischen Sitten, daß der

Engländer, kein Freund unnützer Förmlichkeiten, seine Kopfbedeckung so wenig wie möglich ablegt und in Kaufläden, Restaurationen, Klubs, ja selbst in Theater- und Concertlocalen mittleren Ranges stets den Hut auf dem Kopfe behält.

Unterseeischer Tunnel zwischen England und Frankreich. Die zur Begutachtung des Projects eines unterseeischen Tunnels mit Eisenbahn zwischen England und Frankreich niedergesetzte, aus Angehörigen beider Länder bestehende Commission hat sich für Ausführung des Unternehmens ausgesprochen und vorgeschlagen, daß der Tunnel nur an den beiden Endpunkten Oeffnungen haben, in der Mitte aber kein Gebäude errichtet werden solle. Die Ausgangspunkte werden sich östlich von Dover und westlich von Calais befinden. Mit Hülfe neuer Bohrmaschinen denkt man mit dem Durchgraben in 4 bis 5 Jahren zu Stande zu kommen. Die Kosten sind auf 200 Millionen Franken, die jährlichen Durchschnitts-Einnahmen auf 20 Millionen veranschlagt. Zum Zwecke der Luftreinigung soll ein Zug- oder Saugsystem in Anwendung kommen; einer der Ausgangspunkte wird fortwährend offen stehen, der andere geschlossen sein. An letzterem Ende wird eine große Oeffnung im Gewölbe des Tunnels angebracht und mit einem unausgesetzt brennenden Feuer in Verbindung gesetzt, welches die Luft von dem offenen Ende her anziehen soll. Die Wagen sollen durch comprimirte Luft in Bewegung gesetzt werden, um das Heizen von Locomotiven und den dadurch erzeugten Rauch zu vermeiden. Das Comprimiren der Luft würde durch Wasserdruck geschehen, zu dem man die Ebbe und Fluth zu benutzen gedenkt; das Fluthwasser soll durch Dämme in dazu geeigneten Bassins zurückgehalten werden. — Da die Länge des Tunnels ungefähr 34 Kilometer oder 5 Wegstunden betragen wird, so würde sich die Ueberfahrt bequem in einer halben Stunde bewerkstelligen lassen, falls das Unternehmen glücklich ausgeführt wird.

Ein Riesentelescop in den Felsgebirgen. Seit Jahren bereits zeigt das wissenschaftliche Publicum in den Vereinigten Staaten ein lebhaftes Interesse an der Errichtung eines Riesentelescops auf den Felsenbergen, wo möglicherweise ein ganzes Observatorium gegründet werden wird. Vor endgültiger Auswahl des geeignetsten Platzes wurden sorgfältige Untersuchungen veranstaltet, um zu sehen, wo die Atmosphäre die zu optischen Beobachtungen nöthigen Eigenschaften besitze. Professor Davidson hält Summit Station auf der Sierra Nevada für besonders vortheilhaft. Der Ort ist 7042 Fuß über dem Meeresspiegel und von 358 Tagen und Nächten waren nur an 88 Wolken sichtbar. Die Wolken waren außerdem fast durchgängig im Winter zu sehen. Das Wetter im Sommer ist sehr angenehm, die Nächte sind kühl und die Atmosphäre wunderbar klar. Der Professor ist der Ansicht, daß Beobachtungen während nur zweier Nächte an einem so hohen Orte in Folge der reineren Atmosphäre werthvoller sein dürften, als sechsmonatliche auf niedrigeren Stationen. Anläßlich dieses Berichtes hat ein in San Franzisco wohlbekannter Millionär, Herr J. Lick, in einem Briefe an die californische Academie der Wissenschaften erklärt, daß er eine Million Dollars zur Ausstattung eines an dem bestmöglichen Orte zu errichtenden Observatoriums hergeben wolle.

III. Literatur des Verkehrswesens.

Dr. Math. G. Ratkowsky, Postsparkassen mit Sparmarken und Postkassenscheinen. (Separat-Abdruck aus dem »Oesterreichischen Oeconomist«.) Wien bei Carl Gronemeyer. 23 S. in Octav.

Herr Dr. Ratkowsky, Juristenpräfect und Bibliothekar am K. K. Theresianum zu Wien, welcher, wie aus dem Verzeichniß seiner früheren Publicationen ersichtlich wird, bereits mehrfach mit Reformvorschlägen auf socialpolitischen Gebieten, z. B. zur Beseitigung aller Staatsschulden und Deficits, zur Reform des Erfinderrechts, zur Reform der Wohnungszustände in großen Städten u. a. m. hervorgetreten ist, weist sich in der gegenwärtig vorliegenden kleinen Schrift als ein begeisterter Verehrer der Postsparkassen, in deren allgemeiner Einführung er einen Beitrag zur friedlichen Lösung der socialen Frage erblickt. Indem er ohne Weiteres davon ausgeht, daß das in England adoptirte System, wonach der Staat für die sichere und pünktliche Zurückzahlung der bei den Postanstalten eingezahlten Spargelder haftet, sich in der Anwendung bewährt habe, entwickelt der Verfasser mehrere zunächst auf die Uebertragung der Postsparkassen nach Oesterreich berechnete Vorschläge, welche den Zweck haben, den Geschäftsverkehr der Postsparkassen sowohl mit den Sparern als mit den Control- und Aufsichts-Dienststellen in möglichst einfacher Weise zu gestalten. Der Verfasser sucht dies Ziel insbesondere dadurch zu erreichen, daß er die Buchung und Controle bei der Ein- und Auszahlung von Spargeldern durch die Verwendung von Sparmarken ersetzen will, welche, ähnlich den Stempelmarken, in Werthen von 10 Kreuzern bis zu 10 Gulden bei allen Postanstalten verkäuflich und nach vorgängiger kurzer Kündigung auch überall einlösbar sein sollen. Um die technischen Manipulationen mit diesen Werthzeichen zu erleichtern, sollen dieselben von den Sparern in Sparbücher mit numerirten Blättern und Coupons eingeklebt werden. Für größere Beträge werden Postkassenscheine in Werthen von 20 bis 1000 Gulden ausgegeben, deren Einlösung jedoch nur nach dreimonatlicher Kündigung bewirkt werden darf. Um bei Anwendung dieser Werthzeichen die Verzinsung der Spareinlagen zu ermöglichen, wird ganz sinnreich vorgeschlagen, daß die Zinsen der Sparmarken bz. Postkassenscheine stets vom 1. Januar des Ausstellungsjahres laufen sollen, so daß der Sparer, der ein solches Werthzeichen im Laufe des Jahres erwirbt, außer dem Nominalwerthe desselben auch noch die darauf erwachsenen monatsweise zu berechnenden Stückzinsen dafür zu entrichten haben würde; ein Verfahren, dessen Ausführbarkeit bei den Zehnkreuzermarken, deren Zinsen sich monatsweise gar nicht darstellen lassen, allerdings nicht recht einleuchten will.

Wer mit dem Dienstbetriebe der Englischen Postsparkassen näher bekannt ist, wird gewiß zugeben, daß die zuweitgehende Centralisation und die daraus entspringende Schwerfälligkeit und Kostspieligkeit des dort eingeführten technischen Verfahrens in mancher Hinsicht der Verbesserung fähig und bedürftig ist. Die von Herrn Dr. Ratkowsky vorgeschlagene Verwendung besonderer Sparwerthzeichen würde, wenn sie in der practischen Anwendung auch wohl einige Modificationen zu erfahren hätte, eine nicht unwesentliche Vereinfachung der umständlichen Englischen Expeditionsweise gestatten. Indessen möchte vor allen Dingen die Frage der näheren Prü-

fung bedürfen, ob denn eine Uebertragung des den Englischen Sparkassen zu Grunde liegenden Princips so ohne Weiteres auf andere Staaten zulässig ist.

In dieser Hinsicht verdient nun zunächst hervorgehoben zu werden, daß die Verpflanzung der Post office savings banks nach dem Continent bisher nirgends mit hervortretendem Erfolge gelungen ist. Von den Festlands-Staaten, welche die Verbindung der Sparkassen mit den Postanstalten nach dem Vorgange Englands bei sich einzuführen unternommen haben, hat allein Belgien dieses Vorhaben zur Ausführung gebracht, ohne indeß, wie die bisherigen amtlichen Statistiken*) ergeben, besonders belangreiche Ergebnisse zu erzielen. In Italien**) ist der Gesetzentwurf, der die Postsparkassen einbürgern sollte, nach langwierigen parlamentarischen Berathungen schließlich im Senate stecken geblieben. Das zu gleichem Zwecke in Oesterreich während der Verwaltung des Handelsministeriums durch den Nationaloekonom Dr. Schäffle angeregte Project scheint nicht über die einleitenden Schritte der administrativen Vorstudien hinausgekommen zu sein.

Diese Erfahrungen deuten darauf hin, daß der Verpflanzung der Englischen Postsparkassen in festländischen Städten nicht unerhebliche Bedenken entgegenstehen. Solche Bedenken walten in der That und zwar nach zwei Richtungen vor. Zunächst weicht der Entwickelungsgang, welcher das Sparkassenwesen in vielen festländischen Staaten, namentlich auch in Deutschland, erfahren hat, durchaus von demjenigen der Englischen Sparkassen ab. So sonderbar es klingen mag, so ist es doch buchstäblich wahr, daß das Sparkassenwesen in England, dem klassischen Lande des Self-Government, von seinen ersten Anfängen an eine unverkennbare Hinneigung zur Staatshülfe und zur Uebernahme der Garantie, damit aber auch zugleich der Einwirkung und schließlich der Verwaltung durch den Staat aufzuweisen hat. Die Errichtung eigener Staatssparkassen — denn das sind die Englischen Postsparkassen — stellt sich demnach nicht als eine freiwillige Uebernahme dieses Geschäfts durch die Organe des Staates dar, sondern als das naturgemäße Ergebniß der besonderen Entwickelung, welche dieser Zweig der socialen Selbsthülfe auf Britischem Boden nun einmal genommen hatte; sie war zugleich ein Auskunftsmittel, um den Verlegenheiten zu entgehen, welche sich in steigendem Maße aus dieser bisherigen Entwickelung ergaben. Wo die Sparkassen, wie in Deutschland, in Anlehnung an die Selbstverwaltung der städtischen Gemeinden, der Kreis- und Provinzialkörperschaften feste Bürgschaft für die Integrität und Umsicht ihrer Geschäftsleitung gewähren, bedarf es jenes Auskunftsmittels nicht. Sodann aber ist das Britische Reich durch seine insulare Lage, durch die daraus entspringenden Besonderheiten seiner politischen Verhältnisse und seines Finanzwesens weit eher als continentale Staaten im Stande, eine umfangreiche, jederzeit einlösbare Verbindlichkeit auf sich zu nehmen, die den Charakter einer schwebenden Schuld besitzt und deren Fälligkeit bei plötzlichem Eintritt eines allgemeinen Andranges der Sparer auf Rückzahlung ihrer Einlagen für exponirtere Staaten zu einer Quelle der ernstlichsten Verlegenheit werden müßte.

Während nun Herr Dr. Ratkowsky bei seinem Vorschlage die bisherige Gestaltung des Sparkassenwesens in Oesterreich***) gänzlich unberücksichtigt läßt, scheint er sich die Bedenken, welche gegen die Uebernahme der Spargelder durch den Staat

*) Vgl. Postarchiv I. 392. II. 130.

**) Postarchiv I. 628.

***) Vgl. den Aufsatz über das Sparkassenwesen in Oesterreich, Postarchiv I. 512 ff.

bestehen, nicht verhehlt zu haben. Er erkennt an, daß bei den großen Capitalsmassen, welche sich bei den Postsparkassen ansammeln würden, »die geringste Beirrung ihres Credits eine Credit- und Geldcrisis im ganzen Reiche zur Folge haben könnte.« Dieser Gefahr glaubt er indessen genügend zu begegnen, indem er dem zu errichtenden Postsparkassen-Institut eine möglichst selbstständige, von der Staatsregierung unabhängige Stellung beilegt; die Anlegung der Spargelder soll nur gegen volle Sicherheit durch Faustpfand oder Hypothek erfolgen, und der Postsparkassen-Direction soll durch besonderes Gesetz verboten werden, der Regierung Geld zu leihen. Beiläufig bemerkt, ist der letztere Vorschlag eine nicht unerhebliche Abweichung von dem Englischen System, wonach die Postsparkassengelder ausdrücklich der Staatsschuldenverwaltung zur Anlegung in Staatsfonds überwiesen werden. Hiernach würde das Postsparkassen-Institut des Verfassers im Wesentlichen zu einer umfangreichen Hypothekenbank oder Bodencreditanstalt unter staatlicher Garantie werden, deren großartige Mittel vorzugsweise in Beleihung sicheren Grundbesitzes anzulegen wären. Für die pünktliche und richtige Zurückzahlung der Spareinlagen hätte schließlich aber doch immer der Staat zu haften. In ruhigen Zeiten ein Leichtes! Aber mit welchen Mitteln gedenkt Herr Dr. Ratkowsky im Falle des Ausbruchs von Unruhen, Kriegen u. s. w. dem alsdann erfahrungsmäßig eintretenden allgemeinen run auf die Sparkassen zu begegnen? Kann er die plötzlichen massenhaften Ansprüche auf Zurückzahlung der Spargelder mit den in sicheren Hypotheken fest angelegten Capitalien seines Instituts befriedigen? Besorgt er nicht, daß in solchen Fällen, die doch nicht undenkbar sind, der Staatscredit zur ungelegensten Stunde wesentlich verschlimmert, ja geradezu gefährdet werden müßte durch die ihm obliegende Gewähr für die ungestörte Zahlungsfähigkeit der Postsparkassen?

Wer die in Vorstehendem nur angedeuteten tiefgreifenden Unterschiede zwischen den Englischen und den festländischen Vorbedingungen des Postsparkassenwesens eingehender erwägt, wird sich der Ueberzeugung nicht verschließen können, daß jeder Versuch, die Englische Postsparkassen-Einrichtung in Deutschland oder in anderen Großstaaten des Continents nachzuahmen, erfolglos bleiben wird. Die Vorschläge auf Verbindung des Sparkassenwesens mit der Post werden nur dann bei uns practisch verwerthbar sein, wenn sie sich an die Organisation der bestehenden Sparkassen anlehnen, und wenn sie die Uebernahme einer Verbindlichkeit oder Gewährleistung des Staates für die Verwaltung und die Zurückzahlung der Spargelder ausschließen. Innerhalb dieser Schranken liegt ein weiter Spielraum für eine nutzbringende und heilsame Thätigkeit der Postanstalten im Interesse des Sparkassenwesens. Mit ihren zahlreichen, über das ganze Land hin gleichmäßig verbreiteten, jederzeit zugänglichen Dienststellen würde die Post unzweifelhaft in der Lage sein, auch innerhalb jener Schranken den Verkehr zwischen den Sparern und den Sparkassen, der gegenwärtig durch die zu geringe Zahl der Annahmestellen und durch die beschränkten Geschäftsstunden den Sparkassen empfindlich beeinträchtigt wird, in nachhaltiger Weise zu erleichtern.

IV. Zeitschriften-Ueberschau.

1) Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik. II. Band. 5. und 6. Heft. Jena, Friedrich Mauke.

Das Actiengesellschaftswesen, von A. Wagner. Der Antheil der Deutschen Handels- und Gewerbekammern an der wirthschaftlichen Entwickelung Deutschlands im letzten Dezennium (1864—1873), von Dr. Jos. Landgraf. Literatur. Miscellen.

2) Hydrographische Mittheilungen, herausgegeben von dem Hydrographischen Büreau der Kaiserlichen Admiralität. II. Jahrgang, Nr. 5.

Die geographischen Probleme innerhalb der Polarzonen, in ihrem Zusammenhange beleuchtet. (Vortrag von Herrn Professor Dr. Neumayer). I. Beschreibung der nördlichen Molukken. Ueber den Hafen von Kurrachee oder Kurachi. Beschreibung der Maraya-Bai an der Westküste von Vorder-Indien. Literarisches.

3) Unsere Zeit. Deutsche Revue der Gegenwart. 5. Heft. 1. März 1874.

John Stuart Mill. Die kirchenpolitische Bewegung in der Schweiz. Bilder aus Kreta. Chronik der Gegenwart. Nekrologe: Freih. Ludw. Karl Wilh. von Gablenz. H. Th. Schletter, Gerolamo Nino Bizio. Karl Waagen. Francesco Zantedeschi. Politische Revue.

4) Magazin für die Literatur des Auslandes, Nr. 10, Berlin, den 7. März 1874.

Deutschland und das Ausland. Karl von Noorden's Europäische Geschichte des 18. Jahrhunderts. Frankreich. Briefe an eine Unbekannte, von Mérimée. Afrika. Der Ashantikrieg. Dänemark. Die Phantasten. Italien. G. Massari, biographische Erinnerungen an den Grafen Cavour. II. Orient. Whitney's orientalische und linguistische Essays. Kleine literarische Revue. Oesterreichische Musterschulen. Les Inventions merveilleuses. Die Preisaufgabe der Gesellschaft für Anthropologie in Frankreich. Sprechsaal. Thompson in Berlin. Die Werke des Herrn von Sacher-Masoch. Jules Michelet †.

Im Auftrage des Kaiserlichen General-Postamts herausgegeben von Dr. Kayßler.

Berlin, Verlag und Druck der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. v. Decker).

Deutsches Postarchiv.

Beiheft

zum

Amtsblatt der Deutschen Reichs-Postverwaltung.

№ 6. Berlin, März. 1874.

I. Actenstücke und Aufsätze.

22. Die Bedeutung der Stenographie für Postbeamte.

Von Herrn Postpraktikanten L. Rose in Hersfeld.

Behufs Verminderung der mit der Ausübung des technischen Dienstes nothwendig verbundenen trotz aller Vereinfachungen immerhin noch sehr beträchtlichen Schreibarbeiten, ist seiner Zeit vom General-Postamte die Anwendung bestimmter Abkürzungen in der Schreibung von Ortsnamen dringend anempfohlen worden. Da sich die gedachte Einrichtung da, wo sie zur Durchführung gekommen ist, in hohem Grade als practisch bewährt hat, so liegt wohl die Frage nahe, ob es nicht thunlich und gerathen sei, noch einen Schritt weiter zu gehen und auch die Stenographie in den Dienst des Deutschen Postwesens zu stellen.

Für den ersten Augenblick mag zwar selbst ein Kenner der Stenographie diese Frage zu verneinen geneigt sein, denn für den practischen Dienst läßt sich die Stenographie allerdings zur Zeit nicht nutzbar machen. Eine Erleichterung der Schreiblast für diesen Zweig der Postverwaltung ist vielmehr lediglich in der größtmöglichsten Ausnutzung des bereits adoptirten Kürzungssystems zu finden, welches sich vielleicht zweckmäßig dahin erweitern ließe, daß auch für die stets wiederkehrenden technischen Ausdrücke des Postdienstes feststehende, systematisch aufgestellte Kürzungen

eingeführt würden. Dergleichen kommen ja schon vereinzelt in der Postdienst-Instruction vor und werden von vielen technischen Beamten in ausgedehntester Weise schon jetzt angewandt.

Etwas Anderes aber ist es mit der Bedeutung der Stenographie für die einzelnen Mitglieder der Postverwaltung und zwar sowohl in Bezug auf ihre Vorbereitung zu den verschiedenen abzulegenden Prüfungen, als wie auch auf Wahrnehmung der mannigfachsten außerhalb des practischen Dienstes stehenden Amtsverrichtungen.

Was zunächst den Werth der Stenographie für die dienstliche Ausbildung anbetrifft, so kann sie schon von dem Eleven bei seinen häuslichen Vorbereitungsarbeiten mit bestem Erfolge verwendet werden. Die halbjährlich einzuliefernden Probearbeiten können, wie solches auch im §. 20 des bekannten »Leitfadens für jüngere Postbeamte« zur Genüge hervorgehoben ist, für sich allein nicht als ausreichende Vorbereitung für den schriftlichen Theil des Postsecretair-Examens angesehen werden, der Eleve hat vielmehr durch Vornahme der verschiedensten Uebungen nach der Erlangung der erforderlichen Gewandtheit im Anfertigen schriftlicher Arbeiten, wie sie im Postdienst vorkommen, zu streben. Zur Erreichung dieses Zweckes vermag ihm nun die Stenographie, welche die Schreibarbeit auf den fünften Theil reducirt und, indem sie die Möglichkeit gewährt, frei von den beengenden Fesseln unserer gewöhnlichen äußerst schwerfälligen Schrift dem Fluge der Gedanken schnell zu folgen, das Denken selbst befördert, vortreffliche Dienste zu leisten.

Mit derselben lassen sich Abschriften von Musterarbeiten aus geschlossenen Acten mit Leichtigkeit in kürzester Zeit herstellen. Ebenso wird die Anfertigung von Dispositionen aus einzelnen Theilen der Dienst-Instruction und die demnächst vorzunehmende Wiederausarbeitung der betreffenden Abschnitte dem Eleven durch Zuhülfenahme der Stenographie wesentlich erleichtert. So verschiedenartig wie die beregten Vorbereitungsarbeiten, so mannigfach ist der Einfluß, welchen eine gute Stenographie auf das Gelingen derselben äußert, und Jeder, welcher sich in der Lage befunden hat, während seiner Ausbildungszeit als Eleve sich die stenographischen Schreiberleichterungen zu Nutze zu machen, wird ihnen einen nicht unwesentlichen Antheil an den erzielten Erfolgen dankbarst einräumen.

Eine nicht zu unterschätzende Bedeutung hat die Stenographie ferner für das Postsecretair-Examen selbst.

In einer knapp bemessenen Zeit sich einer bestimmten Aufgabe schriftlich zu entledigen, ist für manchen sonst tüchtigen Beamten keine geringe Aufgabe, für Einzelne fast eine Unmöglichkeit. Es kommt eben darauf an, die wenigen disponiblen Stunden in ausgiebigster Weise bis auf die letzte Minute auszubeuten. Will man sich nun erst das Thema reiflich überlegen, es dann in erschöpfender Weise behandeln und schließlich nach vorgenommener Durchsicht des Concepts eine Reinschrift fertigen, so wird man bei Anwendung der gewöhnlichen Schrift in sehr vielen Fällen innerhalb der festgesetzten Zeit nicht fertig werden. Zwar hat man wahrscheinlich mit Rücksicht auf diesen Uebelstand dem Examinanden gestattet, das Concept abzuliefern, indeß ist es für denselben nicht rathsam, von dieser Erlaubniß Gebrauch zu machen, da ein vielfach mit Correcturen versehener Entwurf sich schlecht liest und in Folge dessen auf die Examinatoren leicht einen ungünstigen Eindruck macht.

Befindet sich nun der Eleve in der Lage, das Concept stenographisch anfertigen zu können, so bleibt ihm vollkommen Zeit genug, die Aufgabe in aller Ruhe zu

durchdenken und demnächst nach jeder Richtung hin gründlich zu behandeln. Nur vor einem Fehler muß sich der Candidat hüten: er darf sich nämlich beim Entwerfen nicht zu sehr von dem Gange seiner Gedanken hinreißen lassen, da er sonst Gefahr läuft, zu weitschweifig zu werden und schließlich keine Zeit zur Uebertragung des Stenogramms übrig zu behalten.

In demselben Maße, wie die Vorbereitungs- und schriftlichen Examenarbeiten beim höheren Postverwaltungs-Examen sich schwieriger und umfangreicher gestalten, gewinnt auch die Stenographie für den Candidaten an Bedeutung. Denjenigen, welchen es vergönnt ist, an einer Universität die einschlägigen Vorlesungen zu hören, wird sie für das Nachschreiben derselben von wesentlichem Nutzen sein, Andern die Anlegung von Excerpten aus Werken juristischen und nationalöconomischen Inhalts in hohem Grade erleichtern. Mit dem größten Vortheile jedoch wird sich der Examinand der Stenographie bei Anfertigung der voluminösen schriftlichen Examenarbeiten bedienen, da sie ihn von der drückenden Last der Herstellung vieler Bogen langer Concepte in Currentschrift befreit und zugleich in den Stand setzt, die vorher wohldurchdachte, in allgemeinen Umrissen aufgestellte Arbeit in kürzester Frist zur Ausführung zu bringen, was auf die Einheitlichkeit der Darstellungsweise gewiß von wohlthätigstem Einflusse sein wird.

Wir wenden uns jetzt zu der Frage der Möglichkeit einer von Erfolg begleiteten Verwendung der Stenographie bei Ausübung postdienstlicher Verrichtungen.

Mußte diese Frage in Ansehung des laufenden practischen Dienstes verneint werden, so läßt sich dieselbe bezüglich aller in das eigentliche Verwaltungsfach hinübergreifender Arbeiten mit alleiniger Ausnahme von Rechnungssachen mit Entschiedenheit bejahen. Inwieweit jedoch die Stenographie für den Verwaltungsdienst bei den verschiedenen Postbehörden nutzbar gemacht werden kann, läßt sich natürlich zur Zeit noch nicht übersehen, es können deshalb hier nur einige allgemeinere Vorschläge zu ihrer Verwerthung gemacht werden. Wie bei allen practischen Fragen, so würde es auch hier der Erfahrung vorbehalten bleiben, Mittel und Wege zu einer möglichst ausgiebigen Verwendung der Deutschen Kurzschrift zu finden.

Schon bei der Verwaltung von Postämtern mit größerem Geschäftsverkehre wird sich die Stenographie mit günstigem Resultate in Gebrauch nehmen lassen. Die vielseitigen und häufig sehr umfangreichen, von den betreffenden Amtsvorstehern zu erledigenden schriftlichen Arbeiten nehmen deren Zeit häufig so stark in Anspruch, daß es ihnen schwer wird, der allgemeinen Beaufsichtigung des Dienstbetriebes die gebührende Aufmerksamkeit zu schenken. Zur Entlastung der Amtsvorsteher wäre es gewiß zweckmäßig, denselben jüngere in der Stenographie ausgebildete Beamte zur Verfügung zu stellen, von deren Fertigkeit der betreffende Vorsteher den weitgehendsten Gebrauch machen könnte, indem er dem Stenographen in besonders eiligen Fällen, bei Abfassung von größeren Berichten und Protocollirung von Zeugen-Aussagen 2c., das Concept in gewöhnlichem Sprechtempo dictirt. Dabei genießt der Amtsvorsteher den Vortheil, daß er unbehindert durch die lästige Schreibarbeit seinen Gedanken nachgehen kann, und sobald dieselben über den jeweiligen Gegenstand erschöpft sind, auch den bezüglichen Bericht 2c. fertig auf dem Papier stehen hat. Es ist dann Sache des Stenographen, sein Scriptum schnell in gewöhnliche Schrift zu übertragen, was bei einer nicht allzu weitläufigen Arbeit in kurzer Zeit geschehen sein wird.

Bei dieser Art und Weise der Anfertigung schriftlicher Arbeiten tritt allerdings der scheinbare Uebelstand ein, daß dieselbe eine zwei- und dreifache Ausfertigung der

betreffenden Piece erheischt, während jetzt nur eine ein- und zweifache nöthig ist. Zieht man jedoch in Betracht, um wie viel höher die seitens des Amtsvorstehers erzielte Zeitersparniß gegenüber dem geringen Zeitverluste eines jungen Beamten für die Verwaltung in Anschlag zu bringen ist, so wird man der angedeuteten Einrichtung einen hohen Grad von Zweckmäßigkeit gewiß nicht absprechen.

Für selbst der Stenographie kundige Amtsvorsteher würde die Verwendung derselben bei dienstlichen Arbeiten von noch viel größerer Tragweite für die Geschäftserleichterung und Beschleunigung sein.

Bei den eigentlichen Postverwaltungsbehörden, den Ober-Postdirectionen sind es zunächst die expedirenden Secretaire, welche sich die Stenographie in den verschiedensten Fällen mit erheblichem Vortheile dienstbar machen können. Kurze Notizen aus den Voracten, der Inhalt einer Besprechung mit den betreffenden Chefs der Behörde, die Grundzüge eines Concepts lassen sich vermittelst der Stenographie mit großer Schnelligkeit und Sicherheit zu Papier bringen.

Selbst die stenographische Herstellung ganzer Concepte wird sich in vielen Fällen trotz der demnächst nöthig werdenden Uebertragung in die gewöhnliche Schrift, — welche bei längeren Arbeiten von einem der Stenographie kundigen Kanzlisten besorgt werden könnte, — im Interesse einer möglichst erschöpfenden Behandlung des betreffenden Gegenstandes empfehlen.

Ferner würde es denjenigen Ober-Postdirectoren, welche sich bereits daran gewöhnt haben, einem ihrer Kanzleibeamten ganze Concepte zu dictiren, gewiß sehr angenehm sein, wenn sie das Nachschreiben durch Stenographen bewerkstelligen lassen könnten, in welchem Falle sie sich mit ihrem Dictat nicht nach der größeren oder geringeren Fertigkeit des der Stenographie unkundigen Schreibers zu richten und in ihrem mündlichen Vortrage Pausen eintreten zu lassen brauchen. Durch größtmöglichste Ausbeutung stenographischer Kräfte in letztgedachtem Sinne würden von den genannten hohen Beamten wesentliche Zeitersparnisse erzielt, weshalb eine Einrichtung der angedeuteten oder ähnlicher Art im Interesse sowohl des Dienstes im Allgemeinen wie der betreffenden Beamtenkreise nicht angelegentlich genug empfohlen werden kann.

In ganz besonders wichtigen Fällen, in welchen Gefahr im Verzuge ist, könnte, was bei der Zuverlässigkeit der Stenographie ohne jede Gefährdung dienstlicher Interessen als ausführbar erscheinen muß, das Mundum gleich nach dem Stenogramm angefertigt und demnächst nach dem Abgange des ersteren nachträglich das Concept zu den Acten ausgeschrieben werden.

Auch ließe sich die Stenographie in allen denjenigen Fällen bestens verwerthen, wo es sich um Aufnahme von längeren Protokollen, wie z. B. bei Abhaltung der verschiedenen Prüfungen handelt. An Stelle der bisherigen äußerst dürftigen Notizen würde man sich ohne große Mühe eine genaue Uebersicht über sämmtliche Antworten des Candidaten verschaffen können.

Bei der Centralbehörde schließlich mit ihren vielseitigen Verwaltungsgeschäften, mit ihren Sitzungen und Conferenzen dürfte die Deutsche Kurzschrift wohl geeignet sein, ein wichtiger Factor des gesammten Geschäftsbetriebes zu werden. Oder sollte bei einer der wichtigsten Reichsbehörden, bei welcher so unendlich viel geschrieben werden muß, wie bei dem Kaiserlichen General-Postamte, die Deutsche Stenographie keine dauernde Pflegestätte finden und an ihrem Theile dazu beitragen können, eine Erleichterung und Beschleunigung in der Handhabung des colossalen Verwaltungs

apparates, durch welchen der Postbetrieb im großen Deutschen Reiche in steter Bewegung gehalten wird, herbeizuführen?

Es ist hier nicht der Platz, über die Vorzüge der einzelnen Systeme Deutscher Stenographie abzuurtheilen, so viel sei jedoch zum Schlusse gesagt, daß die beiden Systeme von Stolze und Gabelsberger, welche sich gegenwärtig um den Vorrang streiten, die meiste Verbreitung in Deutschland, jenes im Norden, dieses im Süden gefunden und in Bezug auf ihren inneren Gehalt alle anderen Methoden in den Schatten gestellt haben.

---

23. Die Ergebnisse des Italienischen Postbetriebes im Jahre 1871*).

Der neueste der bis jetzt erschienenen Verwaltungsberichte der Italienischen General-Postdirection, welcher die Betriebsergebnisse des Jahres 1871 zum Gegenstande hat, behandelt zum ersten Male die Resultate des Postverkehrs auf der ganzen Italienischen Halbinsel und widmet durch eingehendere statistische Erörterungen und kritische Beleuchtung dem im Postverkehr sich abspiegelnden Culturstand der wiedergewonnenen welthistorischen Hauptstadt Rom nebst ihrem ehemaligen kleinstaatlichen Annexe besondere Beachtung.

Briefpostverkehr. An erster Stelle constatirt der Bericht durch Gegenüberhaltung der Gesammtzahl der im Jahre 1871 durch die Italienischen Posten beförderten Briefpost-Gegenstände, nämlich:

230,276,150 Stück,
gegen 194,897,601 » im Jahre 1870,

eine Vermehrung der gesammten Correspondenz um mehr als 35 Millionen Stück, worunter die Vermehrung der Briefe allein mit einer Zahl von 9,736,271 Stück figurirt. Hiervon sind 2,611,516 Stück auf die gewöhnliche Steigerung des Briefverkehrs, ohne Berücksichtigung des Hinzutritts der Provinz Rom, zu rechnen, so daß auf letztere 7,124,755 Briefe kommen.

Mit dieser Zahl nimmt Rom unter allen Provinzen des Königreichs die vierte Stelle ein, indem nur die Provinzen:

Mailand	mit	9,076,984	Stück Briefen,
Neapel	»	7,391,703	» »
und Florenz	»	7,192,564	» »

größere Zahlen aufzuweisen haben.

Im Verhältniß zur Einwohnerzahl erreicht dagegen der Briefverkehr in den Provinzen:

Neapel.....	mit	8,32	Stück auf den Kopf der Bevölkerung,
Mailand...	»	9,62	» » » » » »
jenen von Rom......	»	9,79	» » » » » »
nicht, während Florenz ...	»	10,35	» » » » » »

voransteht.

---

*) Vergl. über die Ergebnisse des Jahres 1870 Postarchiv 1873 S. 345 ff.

Weitaus die erste Stelle nimmt dagegen Livorno mit 17,95 Stück ein.

Auf der niedrigsten Stufe des Correspondenzverkehrs stehen wie früher die südlichen Landstriche des Königreichs, welche, von Neapel allein abgesehen, fast in ununterbrochener Reihenfolge, die kleinsten Durchschnittsätze ergeben. Charakteristisch ist in dieser Beziehung, daß in der Provinz Avellino nur 1,01 Briefe für das ganze Jahr auf je einen Einwohner treffen, desgleichen in Campobasso 1,03, in Teramo 1,25.

Was die Zunahme des Correspondenzverkehrs gegen das Vorjahr betrifft, so behauptet noch immer Mailand mit einer Steigerung von 837,044 Briefen den Vorrang.

Hiernächst folgen: Venedig mit 442,871 Stück,
Neapel » 393,384 »
Livorno » 328,529 »
Turin » 264,007 »

Florenz dagegen, welches im Jahre 1870 eine Zunahme der Briefe gegen das Vorjahr um mehr als eine halbe Million Stück aufzuweisen hatte, mußte sich in Folge der Verlegung der Hauptstadt eine Abnahme des Briefverkehrs um 63,000 Stück gefallen lassen.

Von der Gesammtzahl der Briefe im Jahre 1871 ad 99,166,532 Stück waren, einschließlich der dem Frankirungszwange unterliegenden recommandirten und declarirten Briefe, 93,596,660 oder 94,38 pCt. frankirt, mithin gegen das Vorjahr, in welchem die frankirten Briefe 94,08 pCt. ausmachten, 0,3 pCt. mehr. Der Bericht knüpft hieran den Ausdruck der Hoffnung, daß nach diesem Resultate der Zeitpunkt einer allgemeinen Einführung des Frankirungszwanges schon bald als gekommen zu betrachten sei.

An der Zunahme des gesammten Briefverkehrs participiren in ziemlich erheblichem Maße die recommandirten, sowie die Briefe mit Werthsdeclaration, denn es betrug:

im Jahre	die Zahl der recommandirten Briefe. Stück.	die Zahl der Werth-Briefe. Stück.	der declarirte Werth der Letzteren. Lire.
1871	2,411,087	170,085	115,129,909
1870 dagegen	2,270,811	137,556	101,886,601
Mithin im Jahre 1871 mehr	140,276	32,529	13,243,308

Von den obigen Gesammtzahlen für das Jahr 1871 treffen auf die Provinz
Rom..... 31,723 recommandirte Briefe,
und 7,476 Briefe mit einem declarirten Werth von in Summe 5,057,521 Lire.

Die größten declarirten Summen entfallen auf die Städte

Neapel	mit zusammen	13,113,135 Lire	(gegen	7,101,716 Lire	im Jahre	1870),
Florenz	» »	13,074,679	» »	9,869,674	» »	»
Mailand	» »	9,913,371	» »	9,192,474	» »	»
Livorno	» »	8,294,626	» »	6,710,459	» »	»

Bemerkenswerth ist bei dieser Gegenüberstellung die erhebliche Steigerung in Neapel und Florenz, welches Letztere zwar die in den Vorjahren behauptete erste Stelle an Neapel, das im Vorjahre noch die dritte Stelle einnahm, abtreten mußte, trotz der Verlegung der Hauptstadt aber noch immer eine Zunahme um mehr als 3 Millionen Lire aufzuweisen hat. Mit einer Auflieferung von Briefen zu einem declarirten Gesammtwerth von mehr als 5 Millionen Lire erscheinen überhaupt nur noch Turin, Genua und Rom; mit mehr als 1 Million Lire Bologna, Spezia, Ancona, Venedig, Bari, Palermo, Siena, Terni und Barletta. Bei der überwiegend größten Anzahl von Postanstalten konnte, den betreffenden Bestimmungen zufolge, eine Aufgabe von Briefen mit declarirtem Werth nicht stattfinden, da die Ausdehnung dieser Einrichtung auf die Postanstalten 2. Klasse erst mit dem 1. Januar 1874, und zwar auch jetzt noch unter ziemlich erschwerenden Formalitäten ins Leben getreten ist*).

Die Zahl der Verluste im Briefverkehr belief sich im Jahre 1871 im Ganzen auf:

188 recommandirte Briefe, und
4 Briefe mit declarirtem Werth.

Hiervon sind 95 recommandirte Briefe und 1 Brief mit Werthsdeclaration durch räuberische Ueberfälle auf offener Straße, die übrigen durch Unterschlagungen oder zufolge von Nachlässigkeiten seitens Angehöriger der Postverwaltung in Verlust gerathen. An Ersatzbeträgen wurden bezahlt:

1400 Lire für recommandirte Briefe,
3800 » » Briefe mit declarirtem Werth,
zusammen 5200 Lire,

davon konnten jedoch 4100 Lire von den Schuldigen eingezogen werden, so daß die Postverwaltung nur den geringen Betrag von 1100 Lire zu decken hatte.

Zeitungen und andere Drucksachen. Verhältnißmäßig sehr bedeutend ist, auch abgesehen von dem Hinzutritt der Provinz Rom, die Zunahme in der Versendung von Drucksachen.

Im Jahre 1870 belief sich die Gesammtzahl derselben auf 75,141,756 Stück,
» 1871 dagegen auf .... 95,725,878 »
Mithin mehr pro 1871 20,584,122 Stück.

Da die Provinz Rom in obiger Zahl pro 1871 mit . 11,983,200 Stück einbegriffen ist, so ergiebt sich außerdem eine reine Zunahme um 8,600,922 »

Die Zunahme im Jahre 1870 gegenüber dem Jahre 1869 betrug dagegen nur 1,169,296 Stück.

Der Bericht hebt hierbei die Thatsache hervor, daß jene Zunahme um beinahe 9 Millionen Stück ausschließlich auf die nicht periodischen Druckschriften komme, da bei den Zeitungen vielmehr eine Verminderung um ungefähr 260,000 Stück zu constatiren sei, und sucht diese Erscheinung in einer längeren politischen Betrachtung

*) Vergl. Postarchiv 1874 S. 72 ff.

dahin zu erklären, daß, nachdem die politische Bewegung im Lande nunmehr zu einem gewissen Abschluß gelangt sei, auch die literarische Thätigkeit von der Schöpfung periodischer Preßerzeugnisse sich wieder abzuwenden beginne, um dagegen mit frischen Kräften für die Entwickelung von Kunst und Wissenschaft, und für die Belebung von Handel und Industrie einzutreten.

Aus der hieran sich reihenden statistischen Nachweisung über das Maß der Betheiligung der einzelnen Provinzen an diesem Culturwerke entnehmen wir, daß hierin der erste Rang noch immer von Florenz behauptet wird, welches bei 16,446,300 Stück zur Postbeförderung aufgegebener Druckschriften eine Durchschnittszahl von 23,62 Stück für je einen Einwohner erreicht.

Hiernächst kommen:

		Stück		Stück	
Rom	mit	11,983,200	oder	16,48	für den Kopf der Bevölkerung,
Mailand ..	»	14,787,786	»	15,59	desgl.,
Turin ...	»	11,698,578	»	12,42	desgl.,
Neapel ...	»	10,236,756	»	11,68	desgl.,
Venedig ..	»	2,984,292	»	10,13	desgl.

Die gleiche Inferiorität wie hinsichtlich des Briefverkehrs zeigen dagegen auch in dieser Beziehung (von Neapel allein abgesehen) durchweg die südlichen Provinzen, so namentlich:

Trapani.	mit	30,306	Stück,	oder	0,14	Stück	auf den Kopf der Bevölkerung,
Avellino.	»	77,328	»	»	0,21	»	desgl.,
Girgenti.	»	60,138	»	»	0,22	»	desgl.,
Teramo.	»	54,054	»	»	0,23	»	desgl.

Bestellungsdienst. Der Umfang des Bestellungsdienstes geht aus folgender Zusammenstellung hervor:

Gattung der Postsendungen.	durch die Briefträger bestellt	als unbestellbar von den Briefträgern zurückgebracht	Zahl der Briefträger.
Briefe	39,892,686	348,792	
Zeitungen	18,081,852	255,402	
Nicht periodische Drucksachen	10,209,414	188,562	
Zusammen ...	68,183,952	792,756	752

In obigen Ziffern figurirt die Provinz Rom

mit	1,978,992 Briefen,	wovon	15,486 unbestellbar,
»	1,163,130 Zeitungen,	»	9,780 »
»	525,858 nicht periodischen Druckschriften,	»	8,790 »

Im Ganzen betrug die Zahl der unanbringlichen und nach Maßgabe der bestehenden Vorschriften durch die Postverwaltung geöffneten Briefe 1,239,090 Stück.

Diese erhebliche Zahl, welche namentlich die Ziffern des Vorjahres ganz bedeutend übersteigt, findet ihre Erklärung darin, daß die Italienische Postverwaltung bei der Uebernahme der Posten im Kirchenstaate nicht weniger als 651,000 Stück als unanbringlich deponirte Briefe vorfand, deren Ursprung bis auf das Jahr 1817 zurückreichte*). Nach erfolgter amtlicher Eröffnung dieser enormen Masse von Briefen und zufolge langwieriger Recherchen konnten von der obigen Gesammtzahl der aus dem ganzen Königreiche herrührenden Rebütbriefe 176,485 Stück mit undeclarirtem Inhalte von zusammen 3505 Lire in Banknoten, Münze und Freimarken und 4365 Lire anderen Werthgegenständen theils nachträglich an die Adressaten bestellt, theils den Absendern zurückgegeben werden.

Freimarken und Taxwerthzeichen. Die Einnahme für verkaufte Freimarken belief sich auf .... 15,213,292 Lire,
gegen .... 13,768,630 » im Vorjahre,
mithin Einnahmesteigerung .... 1,444,662 Lire;

wogegen an Taxwerthzeichen (zur amtlichen Taxirung der unfrankirten Sendungen) nur für .... 1,358,753 Lire,
gegen .... 1,421,416 » im Vorjahre,
mithin um .... 62,663 Lire weniger
verwendet wurden.

Postanweisungen. Gleichen Schritt mit den erfreulichen Resultaten in den übrigen Zweigen des Postverkehrs hielt auch der Postanweisungsverkehr.

Während im Jahre 1870 die Gesammtziffern in diesem Geschäftszweige 5,608,529 Postanweisungen und 519,884,178 Lire betrugen, erreichten diese Ziffern im Jahre 1871 die Höhe von 5,811,362 Stück mit 575,923,109 Lire.

Der Geldumsatz durch Postanweisungen war demnach gegen das Vorjahr um mehr als 56 Millionen Lire gestiegen.

Der Bericht geht hier auf eine Vergleichung mit dem Nachbarstaate Frankreich ein und konstatirt dabei, daß dort die Zahl der Postanweisungen zwar um 3,376,559 Stück höher gewesen sei, als in Italien, daß aber die in Umlauf gesetzte Geldsumme um 120,118,510 Lire hinter dem durch die Italienischen Posten im Postanweisungsverkehr vermittelten Geldumsatz zurückgeblieben sei.

An Gebühren für Postanweisungen sind im Jahre 1871 1,635,036 Lire, oder um ppt. 242,000 Lire mehr als im Vorjahre aufgekommen.

---

*) Das Princip der amtlichen Eröffnung unanbringlicher Retourbriefe, gegen welches seit Kurzem in einigen Deutschen Blättern Bedenken erhoben werden, besteht auch in Italien, wie in allen größeren Europäischen Staaten, und ist bei Weitem das beste.

Nach den Italienischen Verwaltungsvorschriften werden die am Adreßorte unanbringlichen Briefe, sofern der Absender nicht aus äußeren Merkmalen des Briefes bestimmt zu erkennen ist, zunächst während eines gewissen Zeitraums am Bestimmungsorte aufbewahrt und sodann, wenn die Abhebung nicht inzwischen erfolgt, an das Uffizio centrale dei rifiuti bei der General-Postdirection eingesandt, welches die Eröffnung nach bestimmten, gleichfalls im Verwaltungswege festgesetzten Fristen vornimmt.

Nach den vorliegenden Erfahrungen wird das Princip der amtlichen Eröffnung und Zurückgabe unanbringlicher Briefe in Italien vom Publikum ohne Zweifel mit günstigeren Augen angesehen, als jene im Kirchenstaate geübte allzu discrete (und für die Postverwaltung bequeme) jahrelange Aufspeicherung von mehr als einer halben Million unbestellbarer Briefe.

Dieselben Provinzen, welche hinsichtlich des Umfanges des Postanweisungsverkehrs im Jahre 1870 den Vorrang behauptet hatten, standen auch im Jahre 1871 obenan, nämlich:

	Einzahlungen.		Auszahlungen.	
	Stückzahl.	Werth. (Lire.)	Stückzahl.	Werth. (Lire.)
Neapel mit	81,920	21,453,125	213,418	22,960,730
Mailand »	93,673	13,806,787	235,183	13,767,181
Turin »	125,263	13,072,693	228,371	12,103,147
Genua »	108,703	12,477,350	100,162	9,766,643
Florenz »	97,734	9,681,045	190,917	11,720,724
Alessandria »	85,814	7,123,691	86,115	5,422,612
Hierzu trat noch Rom »	100,655	10,438,259	113,443	6,820,806

Der Postanweisungsverkehr mit dem Auslande bewegte sich im Wesentlichen in denselben Grenzen, wie im Vorjahre.

Eine weitere Ausdehnung erfuhr dieser Geschäftszweig vom 1. Mai 1871 ab durch Einführung des Postanweisungsverkehrs mit Belgien, und vom 1. August 1871 ab mit Deutschland.

Von diesen Zeitpunkten bis zum Schlusse des Jahres belief sich der Postanweisungsverkehr mit

	Ankommend.	Abgehend.
Belgien auf	614 Stück mit 69,625 Lire,	465 Stück mit 42,697 Lire,
Deutschland »	1728 » » 224,335 »	945 » » 84,194 »

Ferner wurden an Postanweisungen durch die Italienischen Consulate im Auslande vermittelt 21,659 Stück, oder 2,238 Stück mehr als im Vorjahre, mit 9,097,610 Lire oder 2,481,638 Lire mehr als im Vorjahre.

An Gebühren sind dafür eingenommen worden 180,591 Lire gegen 131,447 Lire im Vorjahre, also mehr 49,144 Lire.

Was die Betheiligung der einzelnen Consulate an diesen Ziffern betrifft, so steht noch immer

Buenos Ayres voran mit .... 2,750,743 Lire,

sodann folgen:

Rio Janeiro mit .... 2,234,267 »
Montevideo » .... 1,375,219 »
Newyork » .... 557,202 »

Die übrigen 38 Consulate bewegen sich in Beträgen von 328,000 Lire bis herab auf 177 Lire, womit Damascus den Schluß bildet.

Bei den Italienischen Postanstalten in Alessandria in Aegypten und Tunis gelangten zusammen 10,646 Stück Postanweisungen mit 5,554,780 Lire zur Aufgabe und bz. Auszahlung.

Gegenüber dem Gesammtverluste im Postanweisungsverkehr von 39,186 Lire pro 1870, hatte die Postverwaltung im Jahre 1871 einen solchen von 58,553 Lire zu tragen, worunter

42,229 Lire durch Fälschungen,
4,385 » » Diebstähle,
11,939 » » räuberische Ueberfälle*).

Postverkehr mit dem Auslande. Neue Postverträge wurden im Jahre 1871 nicht abgeschlossen, dagegen sind die Postverträge mit Belgien und Portugal erneuert worden. Bezüglich des ersteren ist hierbei nur insofern eine wesentliche Aenderung eingetreten, als das Gewicht des einfachen Briefes von 10 auf 15 Grammen erhöht wurde.

Im Verkehr mit Portugal ist der frühere Frankirungszwang aufgehoben worden.

Die hauptsächlichsten Resultate des Briefverkehrs mit dem Auslande enthält nachstehende Uebersicht.

Auswärtige Länder.	Anzahl der dorthin abgesandten Briefe.	Anzahl der von dort empfangenen Briefe.
Belgien	105,978	103,311
Brasilien	19,539	17,435
Deutschland (incl. Bayern und Württemberg)	484,298	474,865
Frankreich	1,472,989	1,341,772
Großbritannien	765,381	1,053,535
Griechenland	37,828	36,911
Niederlande	35,568	32,058
Oesterreich	1,108,873	1,145,002
Portugal	9,331	10,224
Spanien	59,653	66,496
Schweiz	601,269	618,580
Türkei	70,450	67,580
Vereinigte Staaten von Amerika	103,059	85,635
Uebrige Staaten	311,532	217,121
Mithin zusammen pro 1871	5,185,748	5,270,525
Dagegen » 1870	5,257,882	5,492,765
Mithin pro 1871 weniger	72,134	222,240

Pro 1870 waren jedoch unter der Rubrik »Kirchenstaat« 858,906 Briefe abgehend und 826,653 ankommend inbegriffen. Mit Rücksicht hierauf ergiebt sich

*) Inwiefern ein Verlust im Postanweisungsverkehr zufolge räuberischer Ueberfälle möglich war cf. Postarchiv 1873 S. 351 Anm. 2.

demnach pro 1871 ein Plus von 786,772 Briefen abgehend, und 604,413 Briefen ankommend.

Der in fortwährender Zunahme begriffene Durchgangsverkehr scheint immer mehr eine nicht zu unterschätzende Einnahmequelle für die Italienische Postverwaltung zu werden.

Während die betreffende Einnahme
im Jahre 1869 nur .... 44,721 Lire,
» » 1870 schon .... 280,901 » betrug,
belief sich dieselbe im Jahre 1871 auf .... 618,775 » wovon 423,462 Lire allein auf den Verkehr zwischen Großbritannien und Indien (via Brindisi) entfielen.

Die bedeutendsten Einnahmen ergaben sich nächstdem aus dem Verkehr
zwischen Frankreich und den Ländern jenseits Suez (via Brindisi) mit .... 91,217 Lire,
zwischen den Niederlanden und den Niederländischen Besitzungen in Indien (via Brindisi) mit .... 24,820 »
zwischen Spanien und den Philippinen (via Brindisi) mit . 23,985 »
zwischen Großbritannien und Griechenland mit .... 17,417 »
zwischen Oesterreich einerseits, Frankreich und der Schweiz andererseits .... 15,345 »

Organisation des Betriebes. Die innere Organisation des Italienischen Postbetriebes, die Zahl der Beamten, Postanstalten ꝛc. ist in dem in Nr. 15 des Postarchivs von 1873 enthaltenen Aufsatz bereits eingehend erörtert; in statistischer Beziehung kann jener Darstellung aus dem gegenwärtig vorliegenden Berichte noch Folgendes hinzugefügt werden.

Nach den verschiedenen Landestheilen geordnet kamen

in Piemont und Ligurien je ...	5,277	Einwohner auf eine Postanstalt,
in der Lombardei und Venetien je	10,542	» » » »
in der Emilia, den Marken und Umbrien je	11,118	» » » »
in Toscana	8,822	» » » »
in Rom	18,178	» » » »
in den Neapolitanischen Provinzen	12,085	» » » »
in Sicilien	10,825	» » » »
in Sardinien	4,941	» » » »

Bei den Postanstalten 1. und 2. Klasse wurden im Laufe des Jahre 1871 967 gewöhnliche, 118 extraordinaire, bei den ambulanten Büreaus 305 extraordinaire Visitationen vorgenommen.

Hierbei wurden 51 Kassendefecte ermittelt.

Im Jahre 1870 belief sich die Zahl der Kassendefecte auf 67.

Bei Besprechung der Postverbindungen hebt der Bericht die Schwierigkeiten hervor, mit welchen die Italienische Postverwaltung zufolge des fortwährenden Hinzutritts neuer, zum Theil in Bezug auf Straßenbau und Postverkehr bis dahin etwas vernachlässigter Provinzen zu kämpfen hatte.

Während durch das Gesetz vom 2. Mai 1862 bestimmt worden war, daß alle Gemeinden des Königreichs innerhalb 10 Jahren, das ist bis zum Ablauf des

Jahres 1873, eine regelmäßige Postverbindung erhalten sollten, betrug am Ende des Jahres 1871 die Zahl der Gemeinden ohne jegliche Postverbindung noch 2400*). Gleichwohl sind während des Jahres 1871 1,546,915 Kilometer mehr von Posttransporten zurückgelegt worden, als im Jahre 1870; ebenso ist der Aufwand an Transportkosten um 131,000 Lire gestiegen.

Geschieden nach den einzelnen Gattungen von Posttransporten treffen

	7,127,355	Kilometer auf Eisenbahntransporte,
	12,828,385	» » die Postwagentransporte,
	1,681,190	» » Reitposten,
	7,190,080	» » Fußbotenposten,
	239,075	» » Schiffsposten,
zusammen	29,066,085	Kilometer,
gegen	27,419,170	» im Vorjahre.

Der Gesammtaufwand an Transportkosten betrug

2,294,924 Lire,
gegen 2,163,924 » im Vorjahre.

Außerdem wurden noch 298 Postverbindungen aus Provinzial- oder Communalmitteln unterhalten. Von den betreffenden Transporten wurden, theils mit Wagen, theils zu Fuß, 2350 Kilometer täglich oder 857,750 Kilometer im Jahre zurückgelegt.

Die Zahl der Landbriefträger war auf 3027, gegen 2907 im Vorjahre, die Zahl der von denselben belaufenen Ortschaften auf 3968, gegen 3867 im Vorjahre, gestiegen. Der Gesammtaufwand für die Landbriefbestellung betrug

447,599 Lire,
gegen 430,637 » im Jahre 1870.

Zur Bestreitung dieser Kosten wurden jedoch von den Gemeinden ca. 154,000 Lire beigesteuert.

Seepostdienst. Die schon seit längerer Zeit im Verwaltungswege vereinbarten Verträge mit den Dampfschifffahrts-Gesellschaften Adriatico-Orientale und R. Rubattino u. Comp. wegen Ausdehnung der Linien zwischen Brindisi und Aegypten bis Venedig und bz. wegen Einführung regelmäßiger Schiffs-Postverbindungen zwischen den Italienischen Häfen des Mittelländischen Meeres und Aegypten erhielten nach längeren parlamentarischen Verhandlungen am 20. Juni 1871 die verfassungsmäßige Bestätigung.

Eisenbahn-Postdienst. Der Postverkehr durch Eisenbahn-Postbüreaus ist verhältnißmäßig noch wenig ausgebildet.

Im Jahre 1871 verkehrten Eisenbahn-Postbüreaus nur auf den Linien:

	hin und zurück und zwar täglich
Bologna-Pescara	1 Mal,
Florenz-Rom	1 »
Florenz-Turin	1 »
Mailand-Camerlata	2 »

*) Durch das Gesetz vom 23. Juni 1873 ist jene Frist für die allgemeine Durchführung regelmäßiger Postverbindungen bis Ende 1875 verlängert worden. Vergl. Postarchiv 1874 S. 77.

	hin und zurück und zwar täglich
Neapel-Rom	1 Mal,
Turin-Cuneo	1 »
Turin-Modane	1 »
Verona-Ala	2 »
Verona-Udine	1 »

Finanzielle Ergebnisse. Die Gesammteinnahmen der Italienischen Postverwaltung betrugen im Jahre 1871 .... 19,353,124 Lire.
Die Gesammtausgaben ..... 18,193,212 »
Mithin Ueberschuß ..... 1,159,912 Lire,
gegen ..... 292,541 »
im Jahre 1870.

---

24. Die „Continental Daily Parcels Expreß" in England.

Vom Postpraktikanten Pascal David zur Zeit in London.

Die Packetbeförderung ruht in Großbritannien bekanntlich in der Hand von Privat-Transportunternehmungen. Eines der größten Institute dieser Art — und für den internationalen Verkehr jedenfalls das bedeutendste — ist die auch in Deutschland wohlbekannte »Agence Continentale et Anglaise«, oder, um die üblichere Englische Bezeichnung zu adoptiren, die »Continental Daily Parcels Expreß«. In allen bedeutenderen Städten Großbritanniens durch ständige Agenturen vertreten, hat die Gesellschaft ihr Centralbüreau in der Londoner City, 53 Gracechurch-Street, in einem schmalen, zweistöckigen Gebäude, dessen jährlicher Miethspreis, um dies hier beiläufig zu erwähnen, nicht weniger als 700 Pfund Sterling beträgt. Eine Filiale besteht noch in dem Gebäude der »London Chatham and Dover Railway« an Blackfriars-Station und außerdem hat die Gesellschaft zur größeren Erleichterung des Verkehrs in den verschiedenen Stadttheilen Agenturen errichtet, welche sich jedoch nur mit der Annahme von Packeten und zutreffenden Falls mit der Berechnung der Francatur zu befassen haben, während die weitere Behandlung und Abfertigung der Sendungen im Centralbüreau stattfindet, wohin die angenommenen Packete von den Agenturen unmittelbar nach Schluß der Dienststunden eingesandt werden. Das Personal der Gesellschaft in London besteht aus

1 Special-Director (Manager),
2 Correspondenzbeamten, von welchen der eine die Englische, der andere die Französische Correspondenz wahrnimmt,
2 Rechnungsbeamten,
1 Cassirer,
3 Annahmebeamten,
5 Encartirungsbeamten,
3 Decartirungsbeamten,
2 Verlesebeamten,

7 Facteuren,
16 Postillonen und
23 sonstigen Unterbeamten.

Als leitendes Princip für die Beschäftigung der Beamten ist der Grundsatz aufgestellt, die letzteren, nach allseitiger Ausbildung in den verschiedenen Dienstzweigen, so daß bei Erkrankungs- oder Beurlaubungsfällen die laufenden Geschäfte übertragen werden können, stets bei ein und derselben Dienststelle zu beschäftigen, um hierdurch den höchst möglichen Grad von Routine und Vollkommenheit in Wahrnehmung des practischen Dienstes zu erreichen. Die einzelnen Dienstzweige sind vollständig von einander unabhängig und auch in räumlicher Hinsicht streng getrennt. Annahme und Abfertigung der Packete findet in der Centralstelle (53 Gracechurch-Street) statt, Decartirung und Factage-Abfertigung im Filialbüreau (Blackfriars-Station). Die Büreaustunden für alle Beamten der erstgenannten Stelle dauern nach Englischer Sitte von 9½ Uhr Morgens bis 6 Uhr Abends mit einer anderthalbstündigen Pause des Mittags. Die Decartirungsexpedition an Blackfriars-Station dagegen ist von Morgens 6 bis Abends 11 Uhr in steter Thätigkeit und zwar haben die 3 Beamten nacheinander abwechselnd folgenden Turnus innezuhalten:

I. Beamte von 6—11 Uhr Vormittags,
II. » » 10— 4 » Nachmittags,
III. » » 3½—11 » »

Die in England wie nirgendwo anders peinlich strenge, in vielen Beziehungen wohl auch etwas übertriebene Sonntagsfeier bedingt natürlich an diesem Tage das völlige Geschlossensein der Büreaus, mithin Dienstfreiheit für das gesammte Personal. Außerdem ermöglicht es das günstige Verhältniß zwischen der zu bewältigenden Arbeit und den vorhandenen Kräften, jedem Beamten alljährlich einen Urlaub bis zu 3 Wochen zu gewähren, während welcher Zeit die Arbeiten desselben ohne irgend welche Schwierigkeit von den übrigen Collegen wahrgenommen werden.

Von dem dienstlichen Verkehr mit dem Auslande werden folgende Angaben ein hinreichend anschauliches Bild zu geben im Stande sein:

Im verflossenen Jahre sind — wohlverstanden nur im Verkehr mit dem Continent — 182,745 Packete von der Gesellschaft befördert worden, so daß der Durchschnittsverkehr sich wöchentlich auf 3500 Stück stellt, welche Ziffer in Zeiten schwachen Verkehrs bis zu 1800 Stück herabsinkt, um andererseits bei besonderen Anlässen bis zu 5000 Stück zu steigen, ja, in der Weihnachtswoche des Jahres 1873 gelangten täglich mehr denn 1000 Colli zur Beförderung.

In der Woche vom 12. bis 17. Januar incl. sind versandt worden:

nach Deutschland	1434	Stück,
» Belgien	294	»
» Holland	54	»
» Frankreich	431	»

Angekommen sind:

von Deutschland	1352	Stück,
» Belgien	263	»
» Holland	12	»
» Frankreich	374	»

Als ich diese Zahlen im Büreau des Directors nach den betreffenden Angaben in den Büchern aufzeichnete, berührte mich seine Klage, daß das Publicum stets den letzten Moment zur Auslieferung seiner Päckereien benutze, ordentlich sympathisch. Tout comme chez nous! Bei der Versicherung meines Mitgefühls konnte ich nicht umhin, ihm mitzutheilen, daß er sich, der Versicherung des alten Dichters zufolge »Solamen miseris socios habuisse malorum« bei dem Gedanken etwas getröstet fühlen möge, daß seine Deutschen Collegen an demselben Uebelstande laboriren.

Um den Dienstbetrieb selbst einer kurzen Betrachtung zu unterziehen, wollen wir uns zuerst zum Centralbüreau begeben. Das Parterre, eine geräumige, luftige Halle, ist zum Abnahme- und Abfertigungsbüreau eingerichtet. Die vordere Abtheilung gewährt einerseits dem Publicum, selbst für den Fall einer größeren Ansammlung, hinreichenden Raum und bildet andererseits, durch eine Schaltervorrichtung getrennt, das Annahmebüreau. Von dem Publicum wird nur verlangt, daß die Packete sich in haltbarer Beschaffenheit befinden und mit vollständiger Adresse versehen sind; alles Andere, Anfertigung der Begleitadresse, Declarationen xc. ist Sache des Annahmebeamten, dem der Absender zu diesem Zwecke den Inhalt des Packetes anzugeben hat. Nach der Auslieferung werden die Packete durch einen Unterbeamten der Annahme-Expedition gewogen und demnächst in ein Annahmebuch eingetragen. Darauf gelangen die Begleitpapiere zu der in der zweiten Hälfte der Halle befindlichen Abfertigungs-Expedition, die Packete selbst in den Gewahrsam des Verlesebeamten. Bei dieser Gelegenheit kann ich nicht umhin, der ausgezeichneten Wiege-Einrichtung der Agence Continentale einige Worte zu widmen. Für größere und kleinere Packete ist eine besondere Waage bestimmt, beide auf demselben Princip beruhend (Salters Patent Weighing Machine). Das zu wiegende Packet wird auf den Fuß der Waage gesetzt und in der nächsten Secunde sagt der Zeiger auf einer an dem Ständer angebrachten kreisförmigen Messingplatte das Gewicht in Kilogramm und Grammen an. Außerordentliche Schnelligkeit, Leichtigkeit der Handhabung und größtmögliche Bestimmtheit sind die Vorzüge dieses Systems. Die weiteren Manipulationen bis zur Absendung entsprechen ziemlich genau dem Verfahren der Deutschen Bureaus, welche mit der Agence Continentale Kartenschluß haben, Aachen Bahnhof und Cöln. In der ersten Etage befinden sich die Diensträume des Verwaltungspersonals; zuerst das Rechnungsbüreau, dann das Correspondenzbüreau und zuletzt das Cabinet des Directors. Während das Annahme- und Abfertigungsbüreau ziemlich genau den Localitäten dieser Gattung in Deutschland entsprechen, sind die vorher genannten Räumlichkeiten mit vielem Comfort eingerichtet und durch Teppiche, elegante Sophas, Spiegel xc. zu höchst angenehmen Aufenthaltsorten gemacht.

Die Decartirung und Factage-Abfertigung findet in Blackfriars Station statt, die Zoll-Abfertigung schon in Dover, so daß die Londoner Beamten sich nur mit den Begleitpapieren und Packeten zu befassen haben. Auch diese Manipulationen sowohl, als die dabei zur Anwendung kommenden Bücher entsprechen im Princip vollständig den entsprechenden Deutschen Einrichtungen, nur nach den verschiedenen örtlichen Verhältnissen hier und da etwas modificirt. Nachdem die Karten gestrichen und das etwaige Porto ausgeworfen, werden die Packete verlesen und den Facteuren für die verschiedenen Stadtbezirke zugetheilt; als Zuschreibebuch dient jedesmal ein Formular von der Größe eines halben Bogens mit folgenden Colonnen:

Jahr: Monat: Tag: Facteur Nr.

Nr.	Aufgabeort.	Adressat.	Straße.	Porto. £.	Sh.	Pce.	Quittung des Empfängers.

Dieses Formular hat der Facteur nach erfolgter Bestellung im Centralbüreau abzuliefern und die Summe des Porto (unter dieser Bezeichnung werden »Auslagen« und »Vorschüsse« mit einbegriffen) dem Cassirer einzuhändigen. Ist ein Packet aus irgend einem Grunde nicht bestellt worden, so wird dasselbe gestrichen und bei der nächsten Bestellung in das desfallsige Formular eingetragen. Die nicht für London bestimmten Packete gelangen auf Grund einer Frachtkarte mit den nächsten Zügen zur Beförderung. — Das Büreau auf Blackfriars Station besteht aus einer großen Halle, die Decartirung ist von der Packkammer durch eine spanische Wand getrennt. — Während die Beamten und Unterbeamten der Agence Continentale bei ihren Dienstverrichtungen sich selbstverständlich in Civil befinden, tragen die Facteure, um etwaige Betrügereien zu verhindern, eine Art Uniform, und zwar eine Mütze ähnlich derjenigen der Belgischen Infanterie, mit der Umschrift »Continental Daily Parcels Expreß« und einen dunkelblauen Rock mit schwarzem Stehkragen, auf dem letzteren in gelber Stickerei die Buchstaben: F. No. C. D. P. E. (Facteur Nr. Continental Daily Parcels Expreß). Wiederholte und zu verschiedenen Tageszeiten der Agence Continentale abgestattete Besuche haben mir die Ueberzeugung verschafft, daß das genannte Institut sich in jeder Beziehung auf dem Höhepunkte der Entwicklung befindet und mich mit hoher Achtung für die Bildung und Tüchtigkeit seiner Beamten erfüllt. Besonders sei dies von dem Director Herrn D. N. Bridge gesagt, dessen zuvorkommender Freundlichkeit an dieser Stelle dankbar zu gedenken ich nicht ermangeln will. Andererseits gereicht es mir zur Freude, hier constatiren zu können, daß der genannte Leiter des Englischen Unternehmens auch des Dienstbetriebes bei der Deutschen Reichs-Postverwaltung, und speciell bei den mit ihm correspondirenden Büreaus, mit dem Ausdrucke der Achtung und Zufriedenheit gedachte und als einzigen, einer Verbesserung bedürftigen Gegenstand nur das schwerfällige, unbequeme Zoll-Declarationswesen namhaft machte.

25. Die Tiefseeforschungen der Challenger-Expedition.

Die Erforschung der Meerestiefen, insbesondere die Feststellung der physikalischen Verhältnisse, der Temperaturen und der magnetischen Bedingungen, sowie die Erkenntniß des Thierlebens in den Tiefen und auf dem Boden der Oceane beschäftigt zwar schon lange die Wissenschaft; dieser Zweig der Erdkunde beginnt jedoch erst in neuester Zeit sich zu klären und durch practische Untersuchungen rascher als bisher gefördert zu werden. Eine geraume Zeit hindurch ging man von der durch Forbes Untersuchungen im Aegäischen Meere genährten irrigen Ansicht aus, in

den Meerestiefen herrsche völlige Oede und Leere. Diese Vorstellung ist inzwischen berichtigt, seitdem zahlreiche andere Forscher gerade einen ungemeinen Reichthum an Organismen in den tieferen Meeresschichten entdeckt haben und seitdem durch die bei der Kabellegung im Atlantischen Ocean von Wallisch ausgeführten Sondirungen, sowie durch die Untersuchungen Schwedischer Gelehrten im Spitzbergischen Meere die merkwürdige Thatsache festgestellt ist, daß manche bereits für ausgestorben erachtete Thierformen noch gegenwärtig in den Meerestiefen vorhanden sind, und daß die Arktischen Arten bis weit nach Süden hin vordringen, was sich aus dem Vorhandensein eines Stroms Arktischer Gewässer auf dem Boden des Atlantischen Oceans erklärt. Unterstützt wurden diese Forschungen durch die relative Vollkommenheit der neueren zu Tiefseemessungen und Sondirungen dienenden Instrumente. Beispielsweise ist die neu construirte Leine zu den Tiefen-Lothungen bei Verminderung des Gewichts gleichwohl um 147 Procent haltbarer hergestellt worden, da sie bei eigener Schwere von 18 Pfund 18 Loth für je 600 Fuß Länge im Stande ist, Massen von 1559 Pfund (früher nur 630 Pfund) Gewicht in die Höhe zu bringen, während zugleich die Schnelligkeit um ca. 20 Procent vermehrt ist. Ebenso sind die Thermometer, welche zu Temperaturbestimmungen in der Tiefe benutzt werden, und deren Fehler früher bis zu 30 Grad Fahrenheit betrugen, neuerdings (durch Dr. Miller und Casella) so eingerichtet worden, daß sie, durch eine mit Weingeist gefüllte Kapsel, gegen die Compression in großen Tiefen mit enormem Druck geschützt, jetzt viel sichere Resultate ergeben, als die früheren Instrumente.

Bei so vervollkommneter Beschaffenheit der wissenschaftlichen Hülfsmittel ist es doppelt erfreulich, daß in den letzten Jahren auf dem Gebiete der oceanischen Forschungen mehr als sonst Gelegenheit zu practischer Verwerthung des Erreichten geboten gewesen ist.

Nachdem in den Jahren 1869 bis 1871 durch die Englischen Vermessungsschiffe »Porcupine« und »Shearwater«, mit den Naturforschern J. Gwyn Jeffreys, Prof. Wyville Thomson und Dr. W. B. Carpenter an Bord, für die Kenntniß der Tiefen des östlichen Theils des Atlantischen Oceans, von den Faröern ab bis zur Straße von Gibraltar, sowie des Mittelländischen Meeres interessante Ergebnisse erzielt worden waren, hat die Englische Regierung auf Dr. Carpenters Vorschlag im December 1872 eine neue größere hydrographische Expedition auf dem »Challenger«, einer Schrauben-Corvette von 1460 Tons, unter dem Befehl des Capitains George S. Nares ausgesandt, welche, unter Leitung eines Comités der Royal Society zweckmäßig ausgerüstet, dazu bestimmt ist, mehrere Jahre, ausschließlich für die Untersuchung der Oceane verwendet zu werden. Eine Anzahl namhafter Gelehrten an Bord wird die wissenschaftlichen Beobachtungen ausführen; Chef des wissenschaftlichen Stabes ist Prof. Wyville Thomson, dem vier Naturforscher: H. N. Mosely, Dr. v. Willemoes-Suhm, J. Murray und J. J. Buchanan zugetheilt sind. J. J. Wild aus Zürich fungirt als Secretair und als Zeichner; ein Photograph ist ebenfalls an Bord, und Commander J. P. Maclear, der erste Officier der Corvette, besorgt die magnetischen Beobachtungen.

Es ist von Interesse, über diese merkwürdige, der Englischen Regierung zu hohem Ruhm gereichende Expedition und deren vorläufige Resultate Näheres zu erfahren, weshalb wir darüber aus dem von Prof. A. Petermann*) aus der Englischen

*) Geogr. Mittheilungen, Heft XII. 1873.

Wochenschrift »Nature« bz. den »Ocean Highways« reproducirten Berichte des Prof. Thomson Folgendes mittheilen:

Der »Challenger« verließ am 7. December 1872 Sheerneß und trat am 21. December von Portsmouth aus zunächst die Fahrt nach Gibraltar an, von wo am 26. Januar 1873 die Fahrt über Madeira nach Teneriffa (Santa Cruz) fortgesetzt wurde. Sodann kreuzte das Schiff zum ersten Male den Atlantischen Ocean und gelangte am 16. März 1873 nach St. Thomas. Auf dieser Fahrt wurden 22 Tiefsee-Lothungen und 12 Reihen von Temperaturmessungen in verschiedenen Tiefen ausgeführt, welche ergaben, daß die Temperatur je näher dem Meeresboden, desto tiefer sinkt, wonächst auf dem Boden die polare Wasserschicht angetroffen wird. Beispielsweise

beträgt in	100 Faden	Tiefe	die	Temperatur	17,2	Grad	C.,
»	» 500	»	»	»	7,6	»	»
»	» 1000	»	»	»	4,6	»	»
»	» 1500	»	»	»	2,6	»	»
in noch	größerer Tiefe		»	»	0,0	»	»

Ein wichtiger Beobachtungsgegenstand ist die Gestaltung des Meeresbeckens. Bei der Bedeutung genauer Tiefenmessungen für die Schifffahrt sind schon Millionen von Thalern auf die Erforschung der Meerestiefen verwendet worden. Namentlich hat England für den Atlantischen Ocean bereits große Summen verwendet. Es galt nunmehr, die Richtigkeit der bisherigen Messungen zu controliren, und nach Prüfung der gewonnenen Resultate eine auf Zuverlässigkeit Anspruch erhebende kartographische Skizze der Messungen, sowie des Bodenreliefs durch die Challenger-Expedition ausgearbeitet zu sehen.

Was die letztere an solchen Messungen ausgeführt hat, muß bei der Zweckmäßigkeit der Ausrüstung und der Vollkommenheit der Apparate als geradezu mustergültig betrachtet werden, wobei freilich nicht außer Acht gelassen werden darf, daß, während gute Messungen der Erhöhungen auf der Oberfläche der Erde nur um wenige Fuß differiren dürfen, die Ergebnisse der Messungen unter dem Meeresniveau, namentlich der tieferen Stellen, leicht um 1000 Fuß und mehr unsicher bleiben müssen.

Ein prägnantes Beispiel von der Unsicherheit, welche in unserer Tiefenkenntniß bezüglich des Nord-Atlantischen Oceans, also des am meisten befahrenen Meeres noch vor Kurzem herrschte, giebt die Thatsache, daß, während auf der großen Seestraße zwischen Europa und Amerika eine 35 Faden tiefe und 320 Seemeilen lange Bank (gleich der Strecke von Berlin bis Straßburg) als Beaufort- oder Milne-Bank auf den Karten noch bis in die neuere Zeit sich angegeben fand, diese Bank bald darauf gänzlich entfernt und an ihre Stelle ein bis zu 4300 Faden oder 25,800 Fuß tiefes Loch in die Karten eingezeichnet wurde. Eins wie das Andere hat sich als irrig ergeben. Die Messungen der Challenger-Expedition bezeichnen eine neue Epoche in der Erkenntniß der Meerestiefen; sie haben vor Allem festgestellt, daß so riesige Tiefen, wie sie bisher im Atlantischen Ocean angenommen wurden, also bis 6600 Faden, in diesem Meere unbedingt nicht existiren, daß vielmehr die größte gefundene Tiefe nur 3875 Faden beträgt, und zwar ist diese nicht in den bisher als tiefste Stellen angesehenen Theilen, sondern dicht bei den Westindischen Inseln, einen Breitengrad nördlich von Anegada, gefunden worden.

Auf dem früher als tiefsten Theil angesehenen Segment des Atlantischen Oceans durchfuhr der »Challenger« zweimal Stellen, die nach früheren Angaben 5070 und 3700 Faden Tiefe haben sollten; es wurden indessen dort nur 2700 bz. 2650 Faden Tiefe gefunden.

Prof. A. Petermann hat, gestützt auf die Angaben des Thomsonschen Berichts, eine vortreffliche Skizze der Meerestiefen, soweit sie vom »Challenger« festgestellt sind, für den Atlantischen Ocean ausgearbeitet und sie seiner Relation beigefügt. Diese Skizze ist höchst anschaulich und übersichtlich, da sie die Tiefe der Meeresschichten durch besondere Farben (weiß und blau) unterscheidet und so einen schnellen Ueberblick über die tiefsten und flachsten Punkte des Bodenreliefs gewährt. In unmittelbarer Nähe der Küsten des Europäischen wie des Amerikanischen Continents ziehen sich Tiefen von 0—1000 Englische Faden, durch weiße Felder markirt, hin. Sodann folgt ein verhältnißmäßig schmaler, durch hellere blaue Farben bezeichneter Rayon mit Tiefen von 1000—2000 Faden; weiterhin, jedoch meistens noch in ziemlicher Nähe der Küsten, fällt der Boden des Meeres zu mehr als 2000 bis 3000 Faden Tiefe hinab. Dies sind die großen dunkelblau bezeichneten Felder der Kartenskizze, welche, wenngleich an mehreren Stellen durch ausgedehnte Stücken von geringerer Tiefe unterbrochen, doch den bei weitem größten Theil des Atlantischen Oceans einnehmen. Besonders jäh ist der Absturz bei Cuba und auf der ganzen Linie der Inseln des Caraibischen Meeres. Nahe bei Cuba sind in einer Entfernung von 3 Seemeilen von der Küste (bei Cap Grande) 1320 Faden, zwischen Cuba und Jamaika 1750 Faden, an der Südküste von Haiti sogar 2136 Faden Tiefe gemessen worden. Es geht hieraus hervor, daß diese Inseln gleich riesigen Felsen aus einer großen Tiefe steil hinaufsteigen. Ebenso bedeutende Tiefen fand schon Irwing 1870 bei der submarinen Kabellegung an den kleineren Westindischen Inseln, z. B. zwischen Santa Cruz und Sombrero 1825, zwischen Dominica und Martinique 1078, zwischen Sa. Lucia und St. Vincent 1346, bei Barbadoes 1218 Faden Tiefe, während das Meer bei Trinidad und Grenada (386 Faden) geringere Tiefen aufweist. Weiter nördlich, jenseits der großen Neufundlandbank (im 50° Westlicher Länge von Paris und 40½° Nördlicher Breite) fällt der Meeresboden schnell zu 1350 bis 1450 Faden Tiefe ab; nach Durchschneidung einer 15 Längengrade breiten, sehr tiefen Schicht (zum Theil über 3000 Faden) trifft man auf eine weniger tiefe, die in breitem Gürtel bis zu den Azoren südlich und südwestlich von diesen Inseln sich hinzieht; dann folgt wiederum bis zur Höhe des Biscayischen Golfes eine tiefe Senkung, in welcher Tiefen bis zu 2800 Faden verzeichnet sind. Im Golf von Biscaya finden sich noch nahe an der Küste Tiefen von 2400—2600 Faden. Westlich von den Englischen und Französischen Küsten erstreckt sich ziemlich weit, bis zu 10 Grad Westlicher Länge von Paris die Region der Tiefen bis zu 1000 Faden, der am wenigsten erhöhte Theil des Bodenreliefs des Atlantischen Meeres.

Interessant wird die Notiz sein, daß das Loth — in der Schwere von 3 Centnern — zur Erreichung einer bei St. Thomas gemessenen Tiefe von 3880—3900 Faden (oder 23,100—23,400 Englische Fuß) 1 Stunde 12 Minuten gebrauchte, während das Heraufwinden der (aus starkem Italienischen Hanf gedrehten und ölgetränkten) Leine ohne die Gewichte, die sich bekanntlich bei Berührung des Bodens abheben, 2 Stunden Zeit erforderte.

Nachdem der »Challenger« am 22. April die Bermuda-Inselgruppe verlassen hatte, schlug er einen nördlichen Cours ein und erreichte am 1. Mai 1873 den Golf-

strom, der durch Erhöhung der Temperatur an der Oberfläche des Meeres von 18 auf 22 Grad C. bemerkbar wurde. Die Untersuchungen, die man im Golfstrom in der Richtung auf New-York hin anstellte, ergaben, daß er an dieser Stelle 60 Seemeilen breit und 100 Faden tief ist, und daß die Strömung etwa $3\frac{1}{2}$—4 Seemeilen in der Stunde zurücklegt. Der »Challenger« lief New-York nicht an, sondern kehrte von Halifax aus nach den Bermudainseln zurück, um den Atlantischen Ocean zum zweiten Male zu durchkreuzen. Während dieser Ueberfahrt zogen die Massen der Meeresalgen die Aufmerksamkeit der Reisenden auf sich. »Diese schwimmenden Inseln (die größte ist die weiter südlich belegene Sargassosee), berichtet Professor Thomson, haben gewöhnlich 2—6 oder 9 Fuß im Durchmesser, sind aber auch oft viel größer; sie bestehen aus einer einzigen Schicht federiger Zweige des **Sargassum baociferum**, die nicht in einander verflochten sind, sondern fast frei schwimmen und eben nur so viel Verbindung haben, als nöthig ist, um die Masse zusammenzuhalten. Jedes Bündel hat einen braunen, fadenartigen, sich verzweigenden Stamm, der mit runden Luftgefäßen an kurzen Stielen besetzt ist. Die meisten dieser Gefäße in der Mitte der Pflanze sind abgestorben und mit einem weißen Polyzoon überzogen. Nach einiger Zeit brechen die so inkrustirten Blasen ab, und da, wo es viel Sargassum giebt, zeigt sich alsdann das Meer mit kleinen weißen Kugeln bestreut. Gegen das Ende der Zweige beginnen die gesägten, weidenartigen Blätter, Anfangs braun und steif, weiter vorn am Zweig aber werden sie heller, zarter, lebensthätiger. Die jungen frischen Blätter sind gewöhnlich mit den gestielten Kelchen einer **Campanularia** geschmückt.« Die allgemeine Farbe der Algenmasse ist olivengrün in allen Schattirungen, doch herrscht die goldene Olivenfarbe der jungen Zweige stark vor, unterbrochen von dem lebhaften Weiß des die Zweige inkrustirenden Polyzoons und von dem durchblickenden Dunkelblau des Wassers.

Diese »schwimmenden Inseln« haben auch ihre Bewohner, deren Farbe zum Schutze gegen die scharfsichtigen Seevögel über ihnen eine außerordentliche Uebereinstimmung mit dem Olivengrün der Algen zeigt, so den kleinen Fisch **Antenarius marmoratus**, der nie länger als 5 Centimeter gefunden wurde, außerdem eine muschellose Molluske, **Scillaea pelagica**, und den **Nautilograpsus minutus**, eine kleine kurzschwänzige Krabbe, bei der es sonderbar zu sehen ist, wie das kleine Geschöpf in der Farbe mit dem Gegenstand, den es bewohnt, genau harmonirt.

Im September kreuzte der »Challenger« zum dritten Male den Atlantischen Ocean und traf am 14. desselben Monats in Bahia ein; er hatte auch auf dieser Reise keine größere Tiefe als 2500 Faden ermittelt. Am 25. September 1873 ging das Schiff demnächst nach dem Cap der Guten Hoffnung in See, um die Untersuchungen im Indischen und im Großen Ocean fortzusetzen; Arbeiten, von denen sich mit Recht eine bedeutsame Bereicherung der hydrographischen Wissenschaft erwarten läßt.

---

26. Samuel Baker's Expedition nach dem oberen weißen Nil.

Nicht mit Unrecht rühmt man der Britischen Aristokratie eine gewisse Großartigkeit in der Initiative zur Lösung wichtiger humaner Probleme nach. Geschichtliche Ueberlieferungen, Erziehung und Anschauungen, wie sie das hochentwickelte politische und sociale Leben Altenglands mit sich bringt, endlich unabhängige Lebensstellung und Unternehmungsgeist lenken den Blick gebildeter Männer dort eher als auf dem Continent ins Weite, und es wird dieser Trieb durch Englands Handelshegemonie und maritime Bedeutung in erfolgreicher Weise genährt. So sehen wir denn in fast allen Welttheilen Britische Pioniere damit beschäftigt, unbekannte Gegenden zu erforschen, den Charakter und die Sitten zahlreicher Völkerschaften zu studiren und unter ihnen die Keime Europäischer Cultur zu verbreiten. Hierher gehören die Bestrebungen der Engländer in Tibet und Ost-Turkestan, in Australien und Patagonien; derjenige Erdtheil aber, welchem sich zumeist das Interesse der Gegenwart zuwendet, Afrika, das noch am wenigsten erforschte Gebiet der alten Welt, erfreut sich auch bei den Britischen Forschern größter Theilnahme. Mit den Britischen Armeen, welche zur Bezwingung der Aschanti's an der Afrikanischen Goldküste ausgezogen sind, haben sich zugleich Britische Gelehrte in jene Gegenden begeben, um sie auch wissenschaftlich zu erobern; auf der Westküste ist Dr. Kirk, der Britische Resident in Zanzibar, mit Erfolg bemüht gewesen, die Geißel der Sclaverei von den unglücklichen Bewohnern der Region zwischen dem Meere und dem Taganjika-See zu nehmen und Sir Bartle Frere's menschenfreundliche Bestrebungen zu gleichem Zwecke sind noch in frischem Andenken.

Als das großartigste Unternehmen eines Briten in Afrika aber muß die Expedition Sir Samuel Baker's*) angesehen werden, welcher zu Anfang des Jahres 1870 an der Spitze einer ihm vom Vicekönige von Aegypten zur Verfügung gestellten kleinen Armee von Chartum auszog, um die weiten Landstriche Centralafrikas am oberen Nil (die Länder der Bari, Madi und das Reich Unjoro) von dem Fluche des Menschenraubs und Sclavenhandels, der seit langer Zeit auf diesen von der Natur reich gesegneten Gebieten gelastet hatte, zu befreien, sie der Aegyptischen Herrschaft zu unterwerfen, und so dem legitimen Handel, dem Feld- und Baumwollenbau, sowie der Kultur ein neues weites Gebiet zu eröffnen. In der That ein gewaltiger Plan, zu dessen Ausführung freilich mehr erforderlich war, als Baker's hohe philanthropische Begeisterung. Die Schwierigkeiten, welche sich Baker's Absichten entgegenstellten, waren, wie der Letztere in einem, in der »Royal Geographical Society« zu London am 8. December 1873 von ihm gehaltenen interessanten Vortrage anschaulich geschildert hat, doppelter Art. Einmal handelte es sich um die Ausrottung der Sclavenhändler-Banden, welche, durch den Auswurf der Sudâhn-Bevölkerung fortwährend verstärkt, auf 10—15,000 Mann angewachsen

*) Vergl. »Ocean Highways« edited by R. Markham. No. 10. January 1874, und Petermann's Geogr. Mittheilungen. Heft X. 1873.

waren und in dem jeder Autorität entzogenen, von unter einander entzweiten eingeborenen Stämmen bewohnten äquatorialen Nillande ungestört raubten, plünderten und alles Menschenfleisch, das zu verwerthen war, verkauften, hinfällige Frauen und Greise aber einfach mordeten, so daß schließlich das ganze einst mit Dörfern und Gärten geschmückt gewesene Nilufer von Chartum bis Berber (200 Englische Meilen) zur Wüste geworden war. Sodann mußten die Vorurtheile und die durch Indolenz, sowie durch religiösen Fanatismus genährten Eifersüchteleien der Aegyptischen Bevölkerung überwunden werden, welche eine Gefährdung ihrer heiligsten Interessen darin erblickte, daß ein »Christ« dazu ausersehen wurde, als Befehlshaber einer muhamedanischen Expedition eine alte muhamedanische Institution, für welche der Sclavenhandel in Centralafrika galt, zu beseitigen. Diesen Schwierigkeiten gegenüber hebt Baker mit dankbarer Anerkennung die Unterstützung hervor, welche ihm von dem Khedive, Ismail Pascha, und von zweien seiner Minister, Nubar Pascha und Cherif Pascha, die vorzüglich den Fortschritt in Aegypten repräsentiren, zu Theil wurde. Ismail Pascha hegte längst die Absicht, den Greueln des Sclavenhandels im Sudähn ein Ziel zu setzen. Baker's Ankunft in Cairo (er hatte dem Prinzen von Wales und dessen Gemahlin als Führer auf ihrer Nilreise gedient) war die Veranlassung, daß der Vicekönig diesen Plan wieder aufnahm und mit seiner Ausführung, auf Antrieb des Prinzen von Wales, wie Baker bemerkt, den Letzteren beauftragte, indem er ihn zum Range eines Paschas und Generalmajors erhob, und ihm versprach, die zur Unterdrückung der Sclavenhändler erforderlichen Streitkräfte herzugeben. Leider wurde die Zahl der letzteren, welche anfangs zu 1645 Mann bestimmt war, durch mannigfache Intriguen, namentlich der Officiere, welche es mit den Sclavenhändlern hielten, bis auf 800 Mann verringert.

Dennoch ließ Baker sich hierdurch nicht abschrecken, sondern ging, nachdem er seinen Generalstab aus dem Lieutenant J. A. Baker, Mr. Edwin Higginbotham, Dr. Joseph Gedge, Mr. Wood und Signor Marcopolo (dem Bagage-Chef) gebildet hatte, mit einer aus 59 Fahrzeugen bestehenden Flottille im Februar 1870 von Chartum aus auf dem Nil unter Segel. Die Fahrt war anfangs eine glückliche; als die Flottille indessen unter 9° 20′ N. B. angekommen war, änderte sich plötzlich der Charakter des Nil, und aus dem großen Strome wurde ein weiter, undurchdringlicher Sumpf, so daß die Fahrzeuge trotz der äußersten Anstrengungen, bei denen Baker 100 Mann verlor, die Weiterfahrt aufgeben und umkehren mußten. Baker ging jedoch nicht nach Chartum zurück, um demoralisirende Einflüsse von seiner Armee fernzuhalten, sondern bezog ein Lager südlich von Chartum und verstärkte dort seine Macht bis auf 1200 Mann. Baker's treue Begleiterin auf dem ganzen Zuge war seine Gattin, die schon 1864 mit ihm den Albert Nyanza-See entdeckt hatte.

Am 11. December 1870 endlich konnte das Lager abgebrochen werden, und als Baker nunmehr zum zweiten Mal das Vordringen auf dem Giraffenfluß, welcher sich in 7½° N. B. von dem »Bahr Djebel« genannten Quellarme des weißen Nil abzweigt, versuchte, gelang es durch angestrengteste Arbeit, durch Ausgraben von Canälen, mühsames Schleppen der Schiffe u. s. w. die Fahrzeuge fortzuschaffen; und am 15. April 1871 langte die Flotte in Gondokoro (oder Ismailia), dem bekannten Handelsplatze im Lande der Bari, an. Hier begann das eigentliche Terrain der Sclavenjäger, die über eine beträchtliche bewaffnete Mannschaft geboten, und ihre Herrschaft bis zum 2. Grad N. B., bis zum Reiche Unjoro hin, ausgebreitet hatten. Die zahlreichen Sclavenstationen, welche früher mehreren Besitzern gehört hatten,

waren damals bereits in der Hand eines Haupt-Sclavenjägers, Abu Saud, vereinigt; der Letztere hatte allmälig seinen Handel in einem Gebiete von etwa 90,000 Engl. Quadratmeilen befestigt, und war keineswegs willens, diese Herrschaft, welche noch dazu sehr lucrativ war, aufzugeben.

Baker's erste Aufgabe mußte demnach sein, Abu Saud zu bekämpfen. Die Eingeborenen hielten es theils mit Baker, theils mit Abu Saud; ja mehrere hundert Bari waren in Abu Saud's Dienste getreten und begannen auf dessen Antrieb, ernstlich den Kampf gegen Baker zu eröffnen, während Abu Saud selbst südwärts nach Unjoro zog, um den König Kabba Réga, Kamrasis Sohn, gegen Baker aufzuwiegeln, unter dessen eigenen Officieren übrigens Anzeichen von Verrätherei bemerkbar wurden.

Baker beschloß sogleich die Bari niederzuwerfen; er ließ 300 Mann im Hauptquartier zurück, schlug mit den übrigen 200 die Bari und eilte sodann mit 114 Mann nach Laboré, 87 Engl. Meilen südlich von Ismailia, voraus, um dort aus einem ihm bekannten Negerdistricte Träger anzuwerben, welche die Bagage nachbringen sollten. Es glückte ihm wirklich, 500 »Carriers« zu erlangen, worauf der Zug bis Fatiko, 168 Engl. Meilen von Ismailia, fortgesetzt wurde. Fatiko, etwa 4000′ über dem Meere belegen, ist die Hauptstadt eines sehr fruchtbaren und wildreichen Landstriches, der von einem gelehrigen Volksstamme bewohnt wird. Die Durchschnittstemperatur beträgt dort 75—78° Fahrenheit. Die Regenzeit dauert 9 Monate, wenn es in derselben auch nicht beständig regnet. In Fatiko traf Baker den Sclavenjäger Abu Saud in Person an, ertheilte ihm und seinen Genossen, mit welchen er in Fatiko, Fabbo und Faloro, in Zwischenräumen von je 18 Engl. Meilen Entfernung, drei große Sclavenstationen in der Stärke von zusammen 1100 Mann errichtet hatte, Namens des Vicekönigs den Befehl, das Land zu verlassen, und ließ zu Abu Saud's Ueberwachung den Major Abdullah mit 100 Mann zurück, während er selbst mit 114 Mann aufbrach, um nach dem 79 Engl. Meilen entfernten Districte Unjoro zu eilen und die letzten Stationen der Sclavenhändler in der Nähe der Karuma-Fälle, östlich vom Mwutan-See, in fast 2° N. B., aufzuheben. Hier stellten sich der Fortführung des Unternehmens erhebliche Hindernisse entgegen. Der junge König des Unjoro-Reiches, Kabba Réga, war nämlich von Abu Saud gegen Baker aufgehetzt worden, und Letzterer ahnte nichts Gutes, als er beim Eintreffen in Masindi, einer Stadt von ca. 8000 Einwohnern und Kabba Réga's Residenz, keine einzige Frau zu Gesicht bekam, was auf feindselige Gesinnungen Kabba Réga's deutete. Diese Befürchtungen waren nur zu begründet. Der König ging zwar auf Baker's Pläne anscheinend ein, verlangte auch die Vertreibung der Sclavenjäger aus seinem Lande, die wirklich erfolgte; er führte gleichwohl aber im Schilde, Baker und dessen Gefährten zu überfallen, sie mit Gewalt oder durch Gift aus dem Wege zu schaffen und die Effecten als gute Beute zu betrachten. Zur Ausführung dieser Absichten war von dem Könige der 7. Juni festgesetzt worden, nachdem vorher schon 11 Leute Bakers auf dem Marsche getödtet waren.

Baker, auf das Schlimmste gefaßt, hatte inzwischen nahe bei der Hauptstadt Masindi (1° 45′ N. B., etwa 20 Engl. Meilen östlich vom Albert Nyanza-See) auf einem hoch gelegenen Punkte eine Station errichtet und sich in einem kleinen starken Fort verschanzt. Da ein offener Angriff auf dasselbe dem Negerkönige mißlich schien, so versuchte er zunächst Baker zu überlisten. »Am Morgen des 7. Juni, erzählt Baker, schickte mir Kabba Réga sieben große Krüge Bananen-Wein. Da ich

solches Zeug nicht liebe, ließ ich fünf Krüge zum Oberst bringen, um sie an die Soldaten zu vertheilen. In 10 Minuten waren Alle, die davon getrunken hatten, vergiftet. Manche waren bewußtlos, Andere im Delirium. Ich gab starke Brechmittel in großen Dosen, brachte die Kranken ins Fort und verdoppelte die Schildwachen. Am nächsten Morgen, den 8. Juni, sandte ich meinen thätigsten Officier, Lieutenant Monson, mit einem Korporal ab, um das Gefolge des Königs zu befragen, wer den Wein verabfolgt habe; wenige Minuten nach ihrem Weggang aber erscholl bereits auf allen Seiten wildes Geschrei, Schüsse fielen erst in der Ferne und sodann wenige Schritte von mir und zwei meiner Soldaten fielen todt zur Erde. Wir waren plötzlich von Tausenden angegriffen. Ich ließ Alarm blasen. Die Action war allgemein; ich ergriff bald die Offensive mit den Snider-Gewehrschützen; wir stürmten die Stadt, legten zu beiden Seiten Feuer in die Häuser, und in einer Stunde war die Schlacht gewonnen, Masindi aber wurde gänzlich zerstört. Eine große Zahl der Feinde war gefallen; unser Verlust belief sich auf 4 Todte und 1 Verwundeten. Leider war der junge König Kabba Réga bei der Eroberung von Masindi entwischt. Derselbe hatte sich trotz seiner Jugend schon dadurch ausgezeichnet, daß er Mörder seiner ganzen Familie geworden war und zwar, wie Baker erzählt, unter folgenden Umständen. Sobald der König des Landes stirbt, wird sein Körper auf eine Art abscheulichen Rostes gelegt, unter letzterem aber werden Brennstoffe angehäuft und sodann angezündet. Halb verbrannt bleibt der Leichnam unbestattet stehen und giebt das Signal zum allgemeinen Morden. Zuerst kämpfen die Söhne des Verstorbenen so lange, bis Einer Sieger bleibt, der zum Zeichen der Vernichtung der Uebrigen seinen Speer in den Leichnam des Königs steckt. Alsdann beginnen die Bestattungsfeierlichkeiten, deren Ritus an die der alten Skythen erinnert. Es wird eine breite Grube gegraben; in letztere wirft man einige Weiber des Verstorbenen, worauf der noch übrige Rest des Königlichen Leichnams vom Roste heruntergezogen wird. Demnächst macht das Volk einen Einfall in benachbarte Ortschaften, schleppt die Geraubten an den Rand der Grube, bricht ihnen Arme und Beine entzwei und wirft sie dann ebenfalls hinunter. Nunmehr wird auf die todten und verstümmelten Körper Erde geworfen; das Volk stampft sie fest, und die schreckliche Feier ist beendet.

So war die Ceremonie auch bei der Thronbesteigung des jungen Königs gewesen; er hatte alle seine Verwandten dazu eingeladen und sie sämmtlich massakriren lassen.

Baker's Lage nach der Schlacht war eine höchst mißliche; er hatte weder Dolmetscher noch Führer und nur auf 6 Tage Proviant bei sich; das ganze Land bis zu den 68 Engl. Meilen entfernten Karuma-Fällen des Nil war ein furchtbares, mit dichtem Wald untermischtes Grasdickicht von 10 Fuß Höhe.

Bald sah er ein, daß er trotz seines Sieges sich in Unjoro nicht halten konnte; er beschloß deshalb, sich zu Rionga, einem Feinde des Königs von Masindi, zu begeben, dessen Hülfe ihm von Nutzen sein konnte. Auf dem Marsche durch die »Graswälder« sandte er eine Avantgarde von 15 mit Snidergewehren bewaffneten Mann voraus, den Rücken deckte eine gleiche Zahl Sniderschützen; in der Mitte wurden Munition und Bagage befördert. Lady Baker machte alle diese gefahrvollen Märsche mit. Es regnete viel; auch war der Trupp fortwährenden Angriffen ausgesetzt, bei denen Baker einige Mann verlor und im Ganzen 30 verwundet wurden.

Aller dieser ungünstigen Umstände ungeachtet gelang es Baker in sieben Tagen, sich in nördlicher Richtung nach dem Victoria-Nil durchzuschlagen und sodann sich mit Rionga, dem alten Feinde Kabba Régas, zu verbinden. Die Ceremonie, welche dabei beobachtet wurde, ist seltsam genug; sie bestand in dem Blutaustausch*), welcher in der Art erfolgt, daß aus dem Arm eines Jeden der beiden Parteien Blut gezogen wird, von dem der Andere einen Tropfen auf die Zunge nimmt. Hierdurch wird Freundschaft und Treue bis zum Tode gelobt, und die so Verbundenen gehören zu einer Familie. Bei Rionga ließ er den Oberst mit 60 Mann, in einem Verhau verschanzt, zurück und eilte alsdann nach Fatiko, wo bereits neue Gewaltthaten von den Sclavenjägern verübt waren und wo man Baker für todt hielt. Fatiko erreichte Baker glücklich am 1. August. Dort entspann sich alsbald ein heftiger Kampf mit den Sclavenjägern, deren Rotten auf 270 Mann angewachsen waren. Baker schlug sie, ließ ihren Anführer tödten, nahm 43 Mann gefangen und erbeutete außer 131 Sclaven vieles Vieh, das den Eingeborenen gestohlen war. Dieser Erfolg brachte die Letzteren vollständig auf Baker's Seite. Mahomet Wat-el-Mek, der ursprüngliche Entdecker dieses Landstrichs, von dem einst Speke und Grant gut aufgenommen und unterstützt worden waren, trat in die Dienste Baker's und bildete auf dessen Antrieb ein Corps irregulärer Truppen, welche Baker's reguläre, nach Heranziehung der 60 Mann aus dem Rionga-Gebiete auf 200 Mann gestiegene Macht bei dem weiteren Kampfe gegen die Sclavenjäger, deren Streitkräfte noch auf insgesammt 800 Mann geschätzt wurden, unterstützen sollten. Zu energischem Vorgehen mangelte es Baker gleichwohl an genügenden Verstärkungen, die erst später von Ismailia eintrafen. Inzwischen gelang es ihm, Uneinigkeit im Lager der Sclavenjäger zu stiften und deren Kräfte zu zersplittern. In Folge dessen zog Abu Saud sich mit 200 Mann in die Gegend um Ismailia (Gondokoro) zurück; ein anderer Führer der Sclavenjäger floh nach Latuka, 9 Tagereisen nordöstlich vom weißen Nil; und so war Baker, nachdem er bei Fatiko, in einer paradiesischen Umgebung, auf einer weite Aussicht gestattenden Anhöhe ein festes Fort errichtet hatte und nachdem im Süden, in Unjoro, seine Truppen im Bunde mit Rionga den hinterlistigen König Kabba-Réga besiegt hatten, thatsächlich Herr des Landes. Selbst die Eingeborenen wandten sich, von den Unterdrückern befreit, nunmehr der Regierung zu, leisteten willig die nöthigen Abgaben, und das ganze Gebiet von Ismailia bis Unjoro, südlich vom Aequator, gehört jetzt der Egyptischen Herrschaft an, so daß Baker mit Recht sagen durfte: Ich habe einen guten Grund für die Zukunft gelegt.

Nachdem Baker am 1. April 1873 mit seiner heldenmüthigen Gattin wieder in Ismailia eingetroffen war, begab er sich über Suez, das er im August 1873 erreichte, nach England zurück; im Rothen Meere war er bei einem Schiffbruch zuletzt nur mit genauer Noth der Todesgefahr entgangen. Zu geographischen Entdeckungen fehlte es Baker bei diesen Zügen an Zeit und Ruhe; seine Annahme von einem Zusammenhang des Albert Nyanza mit dem Taganjika-See ist bekanntlich durch die neueren Forschungen Livingstone's und Stanley's, welche das Nordende des Taganjika

*) Anmerk. Derselben Sitte erwähnt Herodot von den Lydiern, welche zur Bekräftigung von Verträgen ebenfalls ihr Blut austauschten. Nicht minder war dieser Gebrauch bei den Chinesen und Hindus verbreitet. Auch im nordischen Sagenkreise mahnt Odin den Orgir an den Bluttausch.

völlig geschlossen gefunden haben, inzwischen widerlegt worden. Der Nil hat danach mit dem Taganjika-See nichts zu schaffen.

Daß Baker bei Ausführung seines Plans großen Muth und seltene Ausdauer gezeigt hat, bedarf keiner Hervorhebung; dagegen steht aber bereits fest, daß seine Mission als gelungen leider nicht betrachtet werden darf.

II. Kleine Mittheilungen.

Die Petitions-Commission des Reichstages hat die ferneren, das Postwesen betreffenden Petitionen*):

Nr. 23: Die Postamts-Assistenten Berlins (Hubert und Genossen) bitten, dahin zu wirken, daß die Anstellungs- und Besoldungs-Verhältnisse anderweit geregelt werden;

Nr. 40: Die Postamts-Assistenten Leipzigs (Th. Schulz und Genossen) treten der Petition der Postamts-Assistenten Berlins, die anderweite Regelung der Anstellungs- und Besoldungs-Verhältnisse betreffend, bei und bitten, dahin zu wirken, daß die gefaßten Beschlüsse auch auf sie Anwendung finden mögen;

Nr. 58: Kaufmann Karl Wallis und Genossen zu Barth beantragen, dahin zu wirken, daß bei einer Reform des Postanweisungs-Verfahrens der Satz von 1 Sgr. für kleine Beträge zur Anwendung komme;

Nr. 106: Der evangelische Pfarrer Großkopf zu Hela bittet, dafür Sorge zu tragen, daß die Halbinsel Hela durch eine regelmäßige Postverbindung mit der übrigen Welt auf eine den heutigen Zeitverhältnissen angemessene Weise in Verbindung gesetzt werde;

zur Erörterung im Plenum sämmtlich für ungeeignet erklärt.

Strafgerichtliches Erkenntniß. Durch Erkenntniß vom 9. Januar d. J. hat der Großherzogliche Assisenhof für Oberhessen in Gießen den Briefträger N. in N. wegen Unterschlagung, Unterdrückung und Eröffnung von Briefen, Anstiftung zur Fälschung zweier den unterschlagenen Briefen entnommener Wechsel und wissentlichen Gebrauchs der gefälschten Wechsel zu einer Zuchthausstrafe von vier Jahren verurtheilt, ihm auch die bürgerlichen Ehrenrechte auf die Dauer von vier Jahren aberkannt.

---

*) Vgl. Postarchiv 1874 Nr. 4 S. 122.

Uebersicht

über die Zahl der Post-Briefkasten im Deutschen Reichs-Postgebiete, nach dem Stande am Schlusse des Jahres 1873.

Ober-Postdirections-Bezirk.	Zahl der Orte (Städte, Dörfer), in welchen Briefkasten angebracht worden sind.	Zahl der Briefkasten				Gesammtzahl der Post-Briefkasten.
		in Orten mit Postanstalten		in Orten ohne Postanstalt (Landbezirk).	an Eisenbahn-Post-wagen.	
		an den Dienst-localen.	an anderen Stellen.			
Arnsberg	376	174	173	336	4	687
Berlin	42	52	228	31	488	799
Braunschweig	329	112	110	219	12	453
Breslau	1,075	203	215	921	94	1,433
Carlsruhe	760	240	138	519	14	911
Cassel	304	146	89	160	—	395
Coblenz	590	119	61	481	1	662
Cöln	714	196	158	544	272	1,170
Cöslin	437	106	34	331	5	476
Constanz	1,055	275	101	786	9	1,171
Danzig	523	194	62	336	5	597
Darmstadt	616	166	144	461	8	779
Dresden	1,136	135	220	1,038	58	1,451
Düsseldorf	660	209	320	459	50	1,038
Erfurt	1,084	221	161	872	24	1,278
Frankfurt a. M.	850	113	182	756	58	1,109
Frankfurt a. O.	489	192	153	304	18	667
Gumbinnen	225	140	45	89	4	278
Halle	655	127	96	530	64	817
Hannover	582	219	144	370	62	795
Kiel	1,137	154	219	1,016	—	1,389
Königsberg	587	182	111	411	12	716
Leipzig	1,707	228	356	1,511	136	2,231
Liegnitz	611	199	161	394	—	754
Magdeburg	820	178	133	648	70	1,029
Metz	839	99	80	740	64	983
Münster	493	234	112	262	34	642
Oldenburg	337	164	85	210	—	459
Oppeln	465	171	112	300	32	615
Posen	469	265	111	214	22	612
Potsdam	453	182	86	277	8	553
Schwerin	208	119	131	95	14	359
Stettin	390	177	78	241	15	511
Straßburg	1,021	142	172	879	36	1,229
Trier	706	113	50	593	—	756
Bremen	16	11	65	17	—	93
Hamburg	366	88	254	337	24	703
Lübeck	26	9	23	21	12	65
Summa	23,153	6054	5173	17,709	1729	30,665

Eine öffentliche Anerkennung für einen Landbriefträger, von welcher das Braunschweiger Tageblatt vom 6. März berichtet, möge hier eine Stelle finden:

Broistedt 4. März. Gestern waren es 25 Jahre, daß der Landbriefträger Christoph Blume zu Bruchmachtersen seine Botengänge durch eine Anzahl von Gemeinden des Amts- und Postbezirks S. gemacht hat. Es ist wohl kein Haus in diesen Gemeinden, in welches er nicht im Laufe der langen Zeit als ein Bringer von Freud oder Leid in Briefeswort wiederholt eingetreten; in vielen Häusern ist er, seitdem »de Leserie« (d. i. die Zeitungslektüre) sich ausgebreitet hat, täglich ein gern gesehener Gast gewesen. So ist der »alte Blume«, wie er jetzt heißt, wohl die bekannteste und andererseits ortskundigste Persönlichkeit in diesem Theile des Amts geworden. Aber nicht sowohl die lange Dauer seines Dienstes, als vielmehr die Treue desselben ist es, welche ihm einen Platz auch in den Herzen der Einwohner jener Ortschaften erworben hat. Daher bedurfte es hiesigen Orts nur einer leisen Anregung, und Viele waren bereit, bei Gelegenheit seines 25jährigen Botenjubiläums seiner Unverdrossenheit, welche auch bei schlimmstem Wetter und Wege die gute Laune bewahrt, seiner Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit und Zuvorkommenheit eine Anerkennung zu Theil werden zu lassen. Zahlreiche Gaben aus den verschiedenen Gemeinden des Bestellbezirkes haben es möglich gemacht, daß dem Jubilar ein nicht unbeträchtliches Geldgeschenk und eine Taschenuhr nebst silberner Kette überreicht und ihm so der Beweis gegeben wurde, daß man auch — und gerade in dieser veränderungssüchtigen Zeit — unveränderte Beharrlichkeit und Treue in der Pflichterfüllung zu ehren weiß.

Der Postverkehr im Bezirke von Wien und Umgebung, für welchen durch die Kaiserliche Entschließung vom 5. März 1873 eine eigene K. K. Postdirection errichtet worden ist, hat einen erfreulichen Aufschwung genommen. Bei den Postämtern dieses Bezirks sind im Jahre 1873 zur Aufgabe gelangt und von auswärts eingegangen: zusammen 100,390,477 Briefpostsendungen, darunter: 47,361,015 Stück von Wien nach auswärts gerichtete und 53,029,462 von auswärts nach Wien adressirte Briefe. Auf den internen Verkehr entfallen 84,870,246 (davon in Wien aufgegeben: 41,406,295; bestellt 43,463,951), auf den internationalen Verkehr: 15,520,231 Stück (davon aufgegeben in Wien: 5,954,720; bestellt: 9,565,511). Die Wirksamkeit der K. K. Postdirection für Wien und Umgebung erstreckt sich zur Zeit auf das Hauptpostamt Wien (mit 15 Amtsabtheilungen-Expeditionen) in der Postgasse, auf 7 Filial-Postämter in der innern Stadt, 14 Vorstadt-Postämter, 27 Postämter in den Vororten Wiens (darunter 8 ärarische Postämter) und 6 Bahnpostämter für die von Wien ausgehenden Eisenbahnrouten.

Als eine für Wiens Fremdenverkehr berechnete sehr zweckmäßige Maßregel ist die Reorganisation des Poste-restante-Büreaus und die wiederkehrende Revision der nach den Hotels in Wien adressirten Correspondenz hervorzuheben. Im Jahre 1873 sind in 26 Hotels durch Postbeamte 559 Revisionen abgehalten worden, bei welchen unbestellte 4025 Briefe vorgefunden wurden. Von diesen haben 2143 auf Grund der Notizen des Poste-restante-Büreaus an die Adressaten nachträglich verabfolgt werden können.

Flaschenpost. Die Nr. 4 der »Hydrographischen Mittheilungen« pro 1874 berichtet Folgendes: Von S. M. Schiff »Friedrich Karl« wurde auf der Reise von Plymouth nach Lissabon am 15. Juni 1873 um 12 Uhr Mittags in 47° 39′ N. Br. und 7° 16′ W. L. von Greenwich eine Flasche mit einem für solche Zwecke gebräuchlichen Zettel über Bord geworfen. Diese Flasche wurde an der Westküste von Frankreich, nördlich vom Hafen Capbreton, am Strande beim Orte Linxe von einem dortigen Eigenthümer, Mr. St. Jours am 18. September 1873 um 3 Uhr Nachm. im 43° 53′ 30″ N. Br. und 1° 23′ 30″ W. L. von Greenwich aufgefunden.

Das Russische Telegraphenwesen besaß Anfangs 1872 nach officiellen Berichten eine Linienlänge von 59,848¼ Werst mit 118,535¾ Werst Drahtlänge, darunter Staats-Telegraphenlinien mit 48,657 Werst Linienlänge, 93,192½ Werst Drahtlänge. Die wichtigste Erweiterung des Russischen Telegraphennetzes ist die Vorschiebung der Sibirischen Linie bis zum Ostufer Sibiriens und von da nach Japan. In Centralasien sind Taschkend und Turkestan neuerdings von Orenburg aus mit dem Russischen Telegraphennetz in Verbindung gesetzt worden.

Erheblich vergrößert haben sich die Privat-Eisenbahntelegraphen, deren Linien 1870 eine Länge von 3205 Werst, 1872 eine solche von 7500 Werst hatten; 470 Eisenbahnstationen vermitteln den Privatdepeschenverkehr. Die Gesammtlänge der Privat-Telegraphendrähte (einschließlich der Anglo-Indischen Linie) betrug 1872 25,343¼ Werst. Endlich sind noch 152 Poststationen zur Annahme von Telegrammen bestimmt, so daß im Ganzen 1198 Depeschen-Annahmestellen existirten. Das Telegraphenbeamten-Personal belief sich am 1. Januar 1872 auf 4652 Personen (darunter 387 Frauen).

Die Anzahl der beförderten Depeschen hat sich bei der inländischen Correspondenz im Jahre 1871 um 15 pCt. vermehrt und betrug 5,101,388 Stück. Die ausländischen Depeschen bezifferten sich mit 468,020 Stück; rechnet man hierzu die durchgehenden und Transit-Depeschen = 3,284,472 Stück, so ergiebt sich ein Gesammtverkehr von 8,853,880 Depeschen. Am meisten hat sich der telegraphische Verkehr zwischen Rußland und Deutschland gesteigert, am meisten vermindert zwischen Rußland und Frankreich sowie der Türkei; eine Erscheinung, welche mit der Bewegung des Handelsverkehrs zwischen Rußland und den genannten Ländern übereinstimmt.

Das Budget des Telegraphen-Departements weist für das Jahr 1871 eine Brutto-Einnahme von 3,946,592 Rubeln auf; die Ausgaben beliefen sich auf 2,624,966 Rubel, so daß ein Reinertrag von 1,321,626 Rubeln entfällt. Zur Erweiterung des Staatstelegraphennetzes sind 1871 769,599 Rubel verwendet worden.

Nach der Höhe des Tarifs ist die Zahl der inländischen Depeschen, wie folgt, zu gruppiren:

I.	Zone (50 Kopeken)	27,3 pCt.
II.	» (1 Rubel)	47,1 »
III.	» (2 »)	23,2 »
IV.	» (3 »)	1,3 »
V.	» (aus dem Europäischen nach dem Asiatischen Rußland und weiter 3—8 Rubel)	1,1 »

Den bedeutendsten Verkehr hatten die Stationen St. Petersburg (1,148,493 Depeschen), Moskau (804,745 Depeschen) und Warschau (341,821 Depeschen); sodann folgen Odessa, Charkow, Rostow am Don, Kasan, Riga, Tiflis, Nischny-Nowgorod, Ssaratow, Kijew und Taganrog.

III. Literatur des Verkehrswesens.

H. Struve, Verzeichniß sämmtlicher Postorte von Deutschland und Oesterreich-Ungarn, nebst einer Tax- und Sepiditionskarte und einem Meilen- und Zonenzeiger. Dritte berichtigte und ergänzte Auflage. Berlin 1874, Nicolaische Verlagsbuchhandlung.

Die in steigender Progression fortschreitende Vermehrung der Postanstalten und die unausgesetzte Vergrößerung des Eisenbahnnetzes machen es dem correspondirenden Publicum und selbst den Verkehrsbeamten nicht leicht, in der Kenntniß der Post- und Eisenbahn-Stationen gleichen Schritt mit dem raschen Wachsthum ihrer Zahl zu halten und sich in der erforderlichen Schnelligkeit über ihre Lage zu orientiren. Das dazu vorhandene Material an Post- und Eisenbahnkarten reicht hierzu nicht aus; es bedarf vielmehr eines Hülfsmittels, um das Auffinden der neueingerichteten bz. weniger bekannten Verkehrsanstalten auf den Karten zu erleichtern.

Das oben angeführte Werk des Postdirectors Struve in Berlin hat sich die Aufgabe gestellt, ein derartiges Hülfsmittel zum leichteren Aufsuchen der Postorte bz. Eisenbahnstationen innerhalb Deutschlands und Oesterreich-Ungarns darzubieten. Der Verfasser wendet für diesen Zweck das bereits anderweitig bewährt befundene Princip der Trennung des Kartenraums in Quadrate an; die Bezeichnung der letzteren mit Ziffern gewährt das Mittel, die Lage eines beliebigen Orts mit Hülfe der Angaben, welche das beigefügte Verzeichniß enthält, auf der Karte mit möglichster Genauigkeit festzustellen.

Die Quadrate sind, gleich den postamtlichen Taxquadraten zu 2 Meilen Länge und Breite angenommen. Die durch diese Eintheilung gebildeten Colonnen sind in senkrechter sowie in wagerechter Richtung, aber außerdem in jeder zehnten Parallel-Colonne mit Nummern versehen, so daß das Auge nicht nöthig hat, bis zu dem Rande der Karte zurückzugehen. Die Lage der Orte innerhalb eines Quadrats wird noch näher durch Buchstaben-Bezeichnungen bestimmt, für die der Schlüssel auf der Karte beigefügt ist.

Die dem Werke beigegebenen Meilen- und Zonen-Zeiger sind so eingerichtet, daß mit seiner Hülfe die directe Taxentfernung jedes Ortes von jedem anderen Orte ohne Schwierigkeit zu ermitteln ist; er kann demnach zur Berechnung des Fahrpost-Porto mit Nutzen verwendet werden. Die farbig markirten Rayons auf der Karte dienen zur Erleichterung der Portoberechnung von einem bestimmten Orte aus; wie wir hören, läßt der Verfasser die Karte für jeden Postort auf Verlangen mit dem erforderlichen Zonen-Colorit versehen.

Der Werth der Karte wird sich freilich nur dann als nachhaltig erweisen, wenn fortgesetzt Nachträge zu dem Verzeichnisse ausgegeben werden.

IV. Zeitschriften-Ueberschau.

Es enthalten:

1) Das so eben ausgegebene »Vierteljahrsheft zur Statistik des Deutschen Reichs (Band II. Heft III. Abtheilung 1):

   Die Production der Bergwerke, Salinen und Hütten im Deutschen Reich (ohne Elsaß-Lothringen) und in Luxemburg für das Jahr 1871. Die überseeische Auswanderung aus dem Deutschen Reich in den Jahren 1871 und 1872. Vorläufige Uebersicht über die Ergebnisse der Rübenzucker-Fabrikation in dem Zollgebiet des Deutschen Reichs für das Betriebsjahr 1873/74. Literaturanzeiger über in den Jahren 1872 und 1873 erschienene statistische Schriften. Berichtigung, betreffend die Abhandlung: »Das Salz im Deutschen Zollgebiete« im Vierteljahrshefte für 1873, Heft II. Abtheilung 2.

2) Deutsche Monatshefte. Zeitschrift für die gesammten Culturinteressen des Deutschen Vaterlandes. Band III. Heft 3.

   1. Das Gebäude des Reichskanzler-Amtes in Berlin (mit Illustration). 2. General-Feldmarschall Graf von Moltke über das Reichs-Militairgesetz. 3. Die Deutsche Rechtseinheit vor und seit dem Erlasse des Verfassungsgesetzes vom 20. December 1873. 4. Die Siegel der Universitäten im Deutschen Reich. III. 5. Zur Statistik der Kreisverbände in Preußen. 6. Zur Literatur über den Norddeutschen Bund und das Deutsche Reich. III. 7. Chronik des Deutschen Reichs. 8. Monatschronik für Januar 1874. 9. Literatur. Gustav Freytag: »Das Nest der Zaunkönige«. 10. Eingegangene literarische Neuigkeiten.

3) Hydrographische Mittheilungen, herausgegeben von dem Hydrographischen Büreau der Kaiserlichen Admiralität. Nr. 6 vom 21. März 1874.

   Die geographischen Probleme innerhalb der Polarzonen in ihrem inneren Zusammenhange beleuchtet. Von Prof. Dr. Neumayer (Fortsetzung). Beschreibung der Küsten von Colchagua und Curico in Chile zwischen 35° und 34° Süd-Breite. Beschreibung der Magdalen-Inseln und ihrer Umgebung. Literarisches.

4) Russische Revue. Herausgegeben von Carl Röttger. III. Jahrg. 2. Heft. Reise-Eindrücke eines Russischen Militair-Arztes während der Expedition nach Chiwa. Rußlands auswärtiger Handel im Jahre 1872. Statistische Notizen über das Königreich Polen. Zur Reform und Statistik des Gefängnißwesens in Rußland. Kleine Mittheilungen. Literaturbericht. Bibliographie.

Im Auftrage des Kaiserlichen General-Postamts herausgegeben von Dr. Kayßler.

Berlin, Verlag und Druck der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. v. Decker).

Deutsches Postarchiv.

Beiheft

zum

Amtsblatt der Deutschen Reichs-Postverwaltung.

№ 7. Berlin, April. 1874.

I. Actenstücke und Aufsätze.

27. Die Bearbeitung der Geldsendungen in den Eisenbahn-Postbüreaus.

Von Herrn Postsecretair Henning in Berlin.

Die in dem ersten Jahrgange des Deutschen Postarchivs enthaltenen beiden Abhandlungen über den Nachweis der Geldsendungen*) bekunden vorwiegend die Absicht der Herren Verfasser, trotz der angeregten Vereinfachungen den absendenden Beamten sicher zu stellen. Die gemachten Vorschläge erstrecken sich demnach nur auf den Geschäftsbetrieb bei den Local-Postanstalten.

Dagegen ist in beiden Aufsätzen der für die Eisenbahn-Postbüreaus vorgeschriebenen Controle wegen des Nachweises der Briefe mit Werthangabe nur nebenher Erwähnung gethan worden. In Nachstehendem wird versucht, die Eisenbahn-Postbüreaus, welche seit bald 3 Jahren einen so überaus thätigen Antheil an der Bearbeitung der Sendungen mit Werthsdeclaration nehmen, in Betrachtung zu ziehen und namentlich zu prüfen, ob das in den Eisenbahn-Postbüreaus zur Sicherung des erforderlichen Nachweises übliche Verfahren den an dasselbe zu richtenden Anforderungen entspricht, bz. wie Abhülfe zu schaffen ist.

*) Postarchiv 1873 S. 286 u. S. 637.

Mit der im Jahre 1871 erfolgten Heranziehung der Eisenbahn-Postbüreaus zur Mitwirkung bei der Umarbeitung der Sendungen mit Werthangabe wurde denselben die Verpflichtung auferlegt, in dem Jahrpost-Journale von jeder Fahrt und Richtung durch eine Zusammenstellung nachzuweisen, daß das Eisenbahn-Postbüreau so viel Sendungen mit Werthangabe, als es nach den eingegangenen Geldkarten übernommen hatte, wieder abgewiesen habe. Es wurde also auf ein Copiren der Geldkarten von vornherein verzichtet. Der specielle Nachweis der einzelnen Sendungen sollte, wie dieses hinsichtlich der recommandirten Sendungen bereits seit Jahren der Fall ist, nur durch die Karte geführt werden.

Ueber die Zweckmäßigkeit dieses Verfahrens sind die Ansichten getheilt geblieben. Jedenfalls ist auf das Urtheil des Einzelnen die größere oder geringere Gunst der Verhältnisse, unter welchen dasselbe gebildet worden, nicht ohne Einfluß geblieben.

Einsender dieses kann in dem jetzt gebräuchlichen Modus nur einen Nothbehelf erblicken.

Es ist zwar richtig, daß derselbe auf einfachen Grundsätzen beruht, dennoch kann Einsender der Ansicht des Herrn Postsecretairs G. in L. (Postarchiv 1873 S. 286 ff.), daß das angedeutete Verfahren sich vollkommen bewährt habe, sich nicht anschließen und stützt seine Ansicht gleichfalls auf eigene Erfahrungen. Nach diesen gelingt es in verhältnißmäßig häufigen Fällen selbst routinirten und gewissenhaften Beamten nicht, nach zurückgelegter Fahrt das Fahrpost-Journal in Einnahme und Ausgabe übereinstimmend abzuliefern.

Diese Erscheinung findet ihre Begründung in dem überaus starken Verkehre und der Dichtigkeit der Stationen auf dem betreffenden Course.

Die vorhandenen Differenzen lassen sich nun zwar beim Zurückgehen auf die eingegangenen Geldkarten ermitteln bz. aufklären; es nimmt dieses aber eine unverhältnißmäßige Zeit und Arbeitskraft in Anspruch und macht nicht selten das Einfordern sämmtlicher von dem betreffenden Eisenbahnzuge abgesandten Geldkarten nöthig.

Tritt ein solcher Fall ein, so läßt sich allerdings auf Grund der eingeforderten Karten speciell prüfen, ob sämmtliche dem Eisenbahn-Postbüreau zugegangenen Geldbriefe rc. richtig weitergesandt worden sind. Man erwäge aber, welch' umfangreiches Schreibwerk durch das Einfordern der Karten hervorgerufen worden ist, sowie mit wie großen Unbequemlichkeiten für die betheiligten Stellen dieses verbunden ist, und wird finden, daß zur Erreichung des beabsichtigten Zwecks es eines verhältnißmäßig complicirten Apparats bedurft hat.

Es kann also dem Beamten nach zurückgelegter Fahrt nicht immer die Ueberzeugung verschafft werden, daß er die übernommenen Sendungen mit Werthangabe richtig weitergesandt hat: einer der wesentlichsten Zwecke der ganzen Einrichtung ist daher verfehlt.

Dies ist um so bedauerlicher, als der im Eisenbahn-Postbüreau thätige Beamte gezwungen ist, mit viel größerer Hast zu arbeiten, als derjenige bei der Local-Postanstalt, welcher nicht noch die durch die rüttelnde Bewegung des Wagens, den beschränkten Raum, die namentlich bei schlechtem Wetter zweifelhafte Beleuchtung rc. hervorgerufenen Schwierigkeiten zu überwinden hat.

Schließt aber auch die gefertigte Aufstellung über den Zu- und Abgang der Sendungen mit Werthangabe ohne Differenz ab, so ist darum noch nicht mit Evi-

denz erwiesen, daß von dieser Fahrt den Beamten keine Ersatzverbindlichkeit treffen kann. Ungünstige Vorkommnisse während der Fahrt, deren Einflüssen auch der tüchtigste Beamte sich nicht immer entziehen kann, sind nicht selten die Veranlassung zu unrichtigen Resultaten.

An diese Mängel reiht sich noch ein Punkt, welcher in keinem der Eingangs erwähnten Aufsätze besprochen worden ist.

Die Controle wegen des Nachweises der Sendungen mit Werthangabe hat nicht nur die Aufgabe, den absendenden Beamten sicherzustellen, sondern sie soll auch der Verwaltung ein Mittel an die Hand geben, den Verbleib der einzelnen Sendungen leicht und sicher verfolgen zu können.

Diese Bedingung wird durch den jetzt vorgeschriebenen Modus gleichfalls nicht in befriedigendem Maße erfüllt.

Der Nachweis einer Sendung durch die Geldkarte allein genügt allerdings so lange, als dieselbe in derjenigen Karte, mittelst welcher ihr Verbleib nach Maßgabe der Speditionsverhältnisse nachzuweisen war, wirklich eingetragen steht.

Ist dieses nicht der Fall, so ist in den meisten Fällen der betreffende Beamte außer Stande, bestimmte Auskunft zu geben, wohin er die recherchirte Sendung spedirt hat. Seine weiteren Angaben beruhen meistens nur auf Vermuthungen und werden in der Hoffnung gemacht, daß auf diese Weise schließlich doch diejenige Karte ermittelt wird, mit welcher die Weitergabe der qu. Sendung erfolgt ist.

Es beginnt also ein Schriftwechsel mit den einzelnen Postanstalten, dessen größere oder geringere Ausdehnung in den meisten Fällen von dem Eintritte des Zeitpunktes abhängig ist, mit welchem der Beamte die Hoffnung aufgiebt, auf diese Weise den Verbleib der unnachweisbar gewordenen Sendung zu ermitteln. Hierdurch wird aber nicht allein ein erheblicher Zeitaufwand beansprucht, sondern die betheiligten Stellen, häufig auch die vorgesetzte Behörde, werden in nicht geringem Maße belästigt.

Führen diese Schritte noch nicht zum Ziele, so erübrigt nur, die gesammten, auf der betreffenden Fahrt angefertigten Geldkarten einzufordern und speciell zu prüfen.

Hiervon gilt dasselbe, was vorstehend über den Verlust an Zeit und Arbeitskraft bei der Aufklärung von Differenzen im Fahrpost-Journale gesagt worden ist, jedoch in erhöhtem Maße. Denn von diesem Verfahren werden nicht allein diejenigen Stellen berührt, bei welchen bis dahin noch nicht recherchirt worden ist, sondern auch diejenigen, welche bereits einmal in derselben Angelegenheit um Auskunft angegangen worden sind.

Mit dem Umstande, daß der Verbleib einer Sendung nicht zu ermitteln ist, hängt zwar meistens die Erscheinung zusammen, daß das auf der betreffenden Fahrt geführte Fahrpost-Journal nicht ohne Differenz abschließt. Häufig ist dieses aber auch nicht der Fall, und hierauf stützen die betheiligten Beamten nicht selten ihre Weigerung, die Ersatzpflicht anzuerkennen. Es bleibt dann nur übrig, das Fahrpost-Journal auf Grund der einzelnen Karten speciell zu prüfen, und dabei ergiebt sich fast ausnahmslos, daß dasselbe unrichtig geführt worden ist, nicht selten unter Umständen, welche es mindestens wahrscheinlich machen, daß diese Unrichtigkeit eine absichtliche ist.

Aus allem diesem folgt, daß, wenn es auch dem Einzelnen nicht möglich ist, eintretenden Falls seiner Ersatzpflicht sich zu entziehen, er doch im Stande ist, durch

Einwendungen und Ausflüchte allerlei Art die Untersuchung erheblich in die Länge zu ziehen und die schließliche Entscheidung hinauszuschieben, daß also der für die Eisenbahn-Postbüreaus vorgeschriebene Modus seinem Zwecke nicht vollkommen entspricht.

Ungleich günstiger gestalten diese Verhältnisse sich bei den Local-Postanstalten.

Sei die einzelne Postanstalt noch so unbedeutend: es finden regelmäßig specielle Controlen in Beziehung darauf statt, ob der Verbleib der im Orte aufgelieferten und der von außerhalb eingegangenen Sendungen mit Werthangabe nachgewiesen ist. In den vorgeschriebenen Fristen werden durch den Vorsteher Superrevisionen vorgenommen.

Dem Beamten ist in jedem Augenblicke die Möglichkeit gegeben, die zu seiner Beruhigung erforderlichen Schritte zu thun; er ist also in dieser Hinsicht vor dem Beamten im Eisenbahn-Postbüreau weit bevorzugt.

Die Vortheile, welche daraus dem Beamten und der Verwaltung erwachsen, liegen auf der Hand.

Sind nun schon für die Local-Postanstalten, ohne Rücksicht auf deren Umfang, so umfassende Sicherheitsmaßregeln nothwendig befunden worden, so sind dergleichen doch in viel höherem Grade erforderlich für die Eisenbahn-Postbüreaus, in welchen ein verhältnißmäßig bedeutender Theil der der Postverwaltung überhaupt anvertrauten Sendungen mit Werthangabe sich concentrirt.

Die oberste Postbehörde hat sich dieser Erkenntniß nicht verschlossen und Versuche angestellt, wie dem Bedürfnisse abzuhelfen sein möchte.

Auf höhere Anordnung ist, da die Herstellung handschriftlicher Copien unmöglich ist, in einzelnen Eisenbahn-Postbüreaus damit begonnen worden, die Geldkarten mittelst der Maschine zu copiren. Diesem Versuche stellten sich jedoch anfänglich erhebliche Schwierigkeiten entgegen. Der beschränkte Raum im Eisenbahn-Postwagen erschwerte das Aufstellen der Maschine, und der Umstand, daß das erforderliche Seidenpapier nur an den beiden Endpunkten des Courses präparirt werden konnte, also während der Fahrt leicht zu trocken wurde, um noch hinreichend deutliche Abdrücke zu liefern, war der Herstellung correcter Copien hinderlich.

Durch unausgesetzte Mühe ist es dennoch schließlich gelungen, alle diese Hindernisse zu überwinden, es wurde ferner ermöglicht, die Copirmaschine entbehrlich zu machen und die Abdrücke mittelst eines einfacheren Apparats, sogar durch Pressen mit der flachen Hand herzustellen.

Im Ganzen aber müssen die erzielten Resultate doch hinter den gehegten Erwartungen zurückgeblieben sein, denn von einer allgemeinen Verwendung der Copirmaschine im Eisenbahn-Postdienstbetriebe ist bis jetzt Abstand genommen worden, die Eingangs gestellte Frage harrt also noch immer der Lösung.

Zur Erledigung derselben scheint jetzt ein günstiger Augenblick gekommen zu sein, da die oberste Postbehörde die Absicht hegt, in den Eisenbahn-Postbüreaus die Aufgabenummern der Sendungen mit Werthangabe nicht mehr in die Geldkarten aufnehmen zu lassen, vielmehr den erforderlichen Nachweis der Sendungen lediglich auf Grund des Werthbetrages, des Absendungs- und des Bestimmungsortes führen zu lassen.

Wenn, wie zu erwarten steht, diese Absicht zur Ausführung gelangt, so wird die dadurch für das Eisenbahn-Postbüreau gewonnene Ersparniß an Zeit und Arbeits-

kraft zweckmäßig zur Einrichtung einer Controle wegen des Nachweises der Sendungen mit Werthangabe zu verwenden sein.

Zu diesem Behufe schlägt Einsender folgendes Verfahren vor:

In den Formularen zu den Geldkarten wird für die Folge neben der jetzigen Colonne 6 (welche in Folge der veränderten Behandlung der Sendungen mit Postvorschuß und bei dem Wegfalle der Colonne 1 künftig die Nummer 3 erhalten wird) eine vierte Colonne derartig angelegt, daß dieselbe mit Leichtigkeit von der Karte abgetrennt werden kann. Dieser Coupon ist dazu bestimmt, als Copir-Manual zu dienen. Auf der Rückseite des Formulars wird die neue Colonne vor der Rubrik 1 angelegt, so daß der Coupon auf beiden Seiten zu verwenden ist.

Die Ausfüllung der Rubriken 1 — 3 der Vorderseite der Geldkarte erfolgt im Eisenbahn-Postbüreau genau in derselben Weise, wie bisher.

Der Coupon wird am Kopfe mit dem Namen des Bestimmungsortes der Geldkarte und der Zeit der Absendung der letzteren in größter Kürze versehen, z. B.:

Erfurt
2/4 2 Nm.

Auf den Querlinien wiederholt der Absendungsbeamte nach jedesmaliger Eintragung einer Sendung den Werthbetrag derselben, jedoch nur hinsichtlich der Thaler, und zwar ohne Hinzufügung des Währungszeichens.

Ausnahmen finden nur statt:

1) bei Sendungen, deren Werthangabe nur auf Groschen und Pfennige, oder
2) auf Gulden und Kreuzer der Süddeutschen Währung, oder auf Mark und Pfennige der Reichswährung lautet,
3) bei Geldposten und
4) bei Adressen, zu welchen recommandirte Packete gehören.

Hinsichtlich der sub 1—4 aufgeführten Sendungen gestaltet das Verfahren sich wie folgt:

Bei den **sub** 1 verzeichneten Sendungen wird die vollständige Werthangabe auf den Coupon niedergeschrieben.

Die Sendungen **sub** 2 werden gleichfalls genau nach der Werthsdeclaration copirt, jedoch mit der Maßgabe, daß bei Sendungen in der Guldenwährung die Gulden und Kreuzer durch einen schrägen Strich (z. B. 47/33), bei Sendungen in der Reichsmarkwährung entsprechend der decimalen Eintheilung der letzteren, die Mark von den Pfennigen durch ein Komma (z. B. 21,08) getrennt werden.

Die Geldposten (**sub** 3) werden, wenn dieselben nach dem Bestimmungsorte der Karte gerichtet sind, durch Angabe des Absendungsortes, im entgegengesetzten Falle durch Angabe des Bestimmungsortes copirt, wobei die Anwendung der im vorjährigen Postamtsblatte Nr. 2 angeordneten Kurzschrift von erheblichem Vortheile sein wird.

Die **sub** 4 genannten Adressen zu recommandirten Packeten werden lediglich mit dem Vermerke chargé (ch.) copirt. Ein Weiteres ist nicht erforderlich, da es sich weniger um den Nachweis der Begleitadressen, als um den der zugehörigen Packete handelt, und dieser in genügendem Maße durch die Ladungszettel bz. die Reisejournale der Postschaffner geführt wird.

Zur besseren Veranschaulichung ist ein probeweise ausgefülltes Formular beigefügt.

Geldkarte von Bür. Nr. 2 $\frac{\text{Berlin}}{\text{Eisenach}}$ nach Erfurt

abgeg. am 2. April 1874 um 2 Uhr Nmitt.
eingeg. am 187 um Uhr mitt.

1. Zahl der Wagen-stücke. a.	1. Zahl der Beutel-stücke. b.	2. Namentlich.	3. Porto für im Orte bleibende unfrankirte Sendungen.	4. Erfurt 2/4. 2. Nm.
		100 Thlr. v. Stettin p. Rotternheim.		100.
		1. 42 Mk. 50 Pf. von Malchin.	6	42,50.
		2. Geldpost von Berlin.		Bln.
1		3. 40 Fl. 30 Kr. von Ffm. 3 Kil. 220 Gr.	6	40/30.
		4. nachgef. v. Jüterbog. Fl. 21 Kr. Geldpost von Apolda n. Nordhausen.		Nordhn.
1		5. chargé v. Berlin // p. Sömmerda.		ch.
		6.		
2		Latus.		

Nach beendetem Encartirungsgeschäfte erfolgt das Abschließen der Karte, das Verpacken der Geldbriefe ꝛc. nach den bisherigen Vorschriften. Der Coupon wird von der Karte abgetrennt und von dem absendenden Beamten zurückbehalten. Auf Grund der unterwegs gesammelten, mit den sonstigen Courspapieren abzuliefernden, Coupons' und der eingegangenen Geldkarten vermag der Beamte nach zurückgelegter Fahrt bz. am Stationsorte eine specielle Controle über den Verbleib der von ihm übernommenen Geldsendungen zu führen bz. etwaige Differenzen aufzuklären.

Daß die einzelnen Beamten der ihnen obliegenden Verpflichtung zur Ausübung dieser Controle rechtzeitig und ordnungsmäßig nachkommen, sowie, daß eine ausreichende Superrevision stattfindet, muß unter amtliche Aufsicht gestellt werden.

Zur Begründung der abgegebenen Vorschläge führt Einsender Folgendes an:

Da die Kürze der den Beamten der Eisenbahn-Postbüreaus zur Bewältigung der Expeditionsarbeiten gewährten Zeit ein vollständiges Copiren, wie solches bei den Local-Postanstalten stattfindet, nicht gestattet, so muß zur Erreichung des angestrebten Zwecks von den einzelnen Angaben', welche die Adresse der einzelnen Geldsendungen

trägt, diejenige gewählt werden, durch welche am leichtesten und sichersten die Identität der einzelnen Sendung nachgewiesen werden kann. Dieses ist zweifelsohne die Werthdeclaration, denn der Umstand, daß zwei oder mehrere Sendungen aus einem Orte nach gleichfalls einem und demselben Orte eine gleiche Werthangabe tragen sollten, wird zu den großen Seltenheiten gehören, und etwaige dennoch hervortretende Zweifel lassen sich im Correspondenzwege leicht beseitigen.

Aus diesen Gründen ist der Vorschlag gemacht worden, die Geldsendungen nur nach ihrem Werthbetrage zu copiren.

Daß diejenigen Sendungen, deren Werthangabe auf Thaler, Groschen und Pfennige lautet, nur nach dem Thalerbetrage copirt werden sollen, ist eine reine Zweckmäßigkeitsmaßregel. Denn bei ca. 50 pCt. von den in dieser Weise declarirten Geldsendungen lautet der Werthbetrag auf volle Thaler, und bei dem verbleibenden Reste dürften durch die nicht vollständige Copirung gleichfalls sehr selten Zweifel entstehen. Eintretenden Falls lassen dieselben sich leicht aufklären.

Diese Uebelstände werden übrigens durch die zum 1. Januar 1875 bevorstehende allgemeine Einführung der Reichsmarkwährung in Wegfall kommen.

Die zur Herstellung der Copien erforderliche Zeit wird, wie bereits oben angedeutet, nach der Ansicht des Einsenders dadurch gewonnen werden, daß in den Eisenbahn-Postbüreaus bei der Encartirung der Gelder die Aufgabenummern nicht mehr eingetragen werden.

Die dadurch erzielte Zeitersparniß wird leicht unterschätzt. Bei genauer Prüfung ist jedoch nicht zu verkennen, daß den Beamten in den Eisenbahn-Postbüreaus durch den Wegfall der Nummernotirung eine nicht unerhebliche Geschäftserleichterung zu Theil wird, da, abgesehen davon, daß die meistens dreiziffrige Zahl für die Folge nicht mehr niederzuschreiben ist, ein verhältnißmäßig erheblicher Zeitaufwand dadurch erfordert wird, daß bei jeder Nummernotirung der Blick des expedirenden Beamten immer besonders auf die Adresse und dann auf das Kartenformular gerichtet werden muß, und die mit Rothstift niedergeschriebenen Zahlen häufig erst gesucht und je nach der Beschaffenheit der Schrift und der Helle im Eisenbahn-Postbüreau oft mit Mühe und Zeitverlust entziffert werden müssen.

Bei der Wiederholung der Werthsdeclaration der einzelnen Sendungen auf dem Coupon hingegen wird eine erhebliche Erleichterung dadurch geschaffen, daß in den meisten Fällen die bezügliche Angabe der Adresse hinreichend lange in dem Gedächtnisse des expedirenden Beamten haftet, und daß im entgegengesetzten Falle es nicht eines erneuten Blickes auf die Sendung selbst, sondern nur auf die Geldkarte bedarf, um ohne Zeitverlust den Coupon ausfüllen zu können.

Der Einsender ist sich bewußt, daß seine Vorschläge ein dem bei den Local-Postanstalten üblichen Verfahren an Vollkommenheit gleichstehendes nicht schaffen können, glaubt aber, daß dieselben für den Dienstbetrieb in den Eisenbahn-Postbüreaus größere Vortheile gewähren, als der jetzt gebräuchliche Modus.

Eine in jeder Hinsicht befriedigende Manipulation wird nur herbeigeführt, wenn den Eisenbahn-Postbüreaus die Verpflichtung auferlegt wird, in gleicher Weise, wie die Local-Postanstalten, die Geldkarten speciell zu copiren; ein Verlangen, welches, nachdem von der Herstellung von Copien durch Maschine Abstand genommen worden, bei der jetzigen Einrichtung und Besetzung der Eisenbahn-Postbüreaus nicht ausführbar ist.

28. Die Provinz Preußen

in einem Cours- und Reisehandbuch von 1729.

Bädecker und Coursbuch zum Handgebrauch der Reisenden gehören keineswegs unserm Jahrhundert allein an, vielmehr müssen ähnliche Hülfsmittel im Anfang des vorigen Jahrhunderts schon sehr verbreitet gewesen sein, wie ein derartiges Buch »Die vornehmsten Europäischen Reisen« 1729 bei J. C. Kißner in Hamburg bereits in 7. »verbesserter Ausfertigung« erschien. Ein Exemplar dieses Buches, welches sich in der v. Derschauschen Bibliothek zu Aurich befindet, hat der Rector des Königlichen Progymnasiums zu Norden, Herr Dr. Babucke, zu einem interessanten Aufsatze in der von Dr. Reicke redigirten Altpreußischen Monatsschrift benutzt, um die damaligen Verkehrsverhältnisse der Provinz Preußen zu schildern. Mit Genehmigung des Verfassers und der Redaction der gedachten Zeitschrift lassen wir den Aufsatz hier folgen.

Drei Hauptwege waren es, die damals nach Preußen führten, von Deutschland aus über Danzig, aus Polen von Warschau und aus Rußland von Riga her. Von Berlin aus ging die Straße über Bernau, Neustadt-Eberswalde, Angermünde, Nahausen, Pyritz, Stargard, Naugardt, Plathe, Pinnow, Körlin, Köslin, Schlawe, Stolpe, Lupow, Wutzkow, Dennemörsz (Dummners genannt) nach Danzig. »Von hier aus, bemerkt das Handbuch, kann man zu Wasser und zu Lande nach Königsberg kommen, die erste Gelegenheit geschiehet mit wenig Kosten, und geht auf der Weichsel (!) nach Elbingen, und von da übers Haff, so 1 Meile breit, nach Königsberg, besteht in 20 Meilen. Zu Lande nimmt man den Weg auf Groß-Lichtenow, Marienburg, Elbingen, Braunsberg, HeilBeyl, Brandenburg, Königsberg.« Diese Route ist jedoch für Jemand bestimmt, der zu seinem Vergnügen und zu seiner Belehrung reiste, die Poststraße von Danzig nach Königsberg ging über die frische Nehrung und von Pillau aus am nördlichen Haffufer weiter. — In Pommerisch-Stargard fand der Anschluß für die Stettiner und für die Breslauer Post in Berlin statt, da die Route Breslau-Thorn-Danzig bz. Königsberg wegen der Unsicherheit des Weges und der Unwirthbarkeit der zu passirenden Strecken nur ab und zu für Briefsendungen benutzt wurde; die Personen-, Güter- und Geldbeförderung geschah fast ausschließlich über Berlin. Die Entfernung Berlin-Königsberg beträgt auf der angegebenen Route 76 Meilen. Für einen Brief von Berlin nach Danzig zahlte man franco Wutzkow, der letzten Königlich Preußischen Poststation, 3 Groschen, nach Pillau 4 Gr., Königsberg 4 Gr. 6 Pf., Memel 7 Gr. Das Königlich Polnische Porto war dabei mit eingerechnet. Ein Brief von Leipzig nach Wutzkow kostete 6 Gr., nach Danzig 7 Gr., Königsberg 8 Gr., Memel 10 Gr. Gemeint sind gute Groschen à 12 Pf. — Briefe aus dem südwestlichen Deutschland gingen über Leipzig und kostete ein einfacher Brief von Nürnberg nach Leipzig 8 Kr., ein doppelter 10 Kreuzer. Es sind Kreuzer à 4 Pf. gemeint, von denen 3 auf einen Kaisergroschen = $^1/_{30}$ Reichsthaler gingen. Demnach betrug das ganze Porto von Nürnberg bis Danzig für einen einfachen Brief 9 Gr. 8 Pf., bis Königsberg 10 Gr. 8 Pf., bis Memel 12 Gr. 8 Pf. — Ein einfacher Brief von Ulm nach Leipzig kostete 14 Kr., ein doppelter 20 Kr.; demnach Porto von Ulm bis Danzig für einen einfachen Brief 11 Gr. 8 Pf., bis Königsberg 12 Gr. 8 Pf., bis Memel 14 Gr.

8 Pf. — An Personengeld auf den »geschwinden Posten« hatte man zu zahlen von Berlin nach Danzig im Sommer (15. April — 15. October) 12 Thlr. 3 Gr., im Winter 14 Thlr. 2 Gr., von Berlin bis Königsberg im Sommer 17 Thlr. 3 Gr., im Winter 19 Thlr. 2 Gr., von Stettin bis Danzig 9 Thlr. 16 Gr. — Das Packet- und Geldporto betrug von Berlin nach Danzig für Kaufmannswaaren pro Pfund 1 Gr. 6 Pf., von 100 Thlr. Geld 1 Thlr., nach Königsberg vom Pfund 2 Gr. 6 Pf., von 100 Thlr. Geld 1 Thlr. 16 Gr., nach Memel vom Pfund 6 Gr. 6 Pf., von 100 Thlr. Geld 2 Thlr. 16 Gr.

Der zweite Hauptweg nach Preußen von Süden her hatte seinen Ausgangspunkt in Warschau, von wo aus Postverbindung über Thorn mit Danzig bestand und außerdem eine gerade Route von 37 Meilen Länge über Przewodowa, Zagrowowa, Lesznow, Opolinice, Ortelsburg, Rastenburg, Schippenbeil, Abschwangen nach Königsberg führte.

Die dritte Route ist Riga — Königsberg für den Landweg und Riga — Danzig für den Seeverkehr. Die erstere ging von Riga über Mitau, Döblin, Frauenburg, Memel und Labiau und betrug 59 Meilen.

Die Postverbindungen waren nach heutigen Vorstellungen natürlich sehr mangelhaft.

Königsberg hatte nur eine feste Fahrpostverbindung mit Danzig zum Anschluß nach Berlin. Diese Post ging zweimal in der Woche, Dienstags und Freitags, früh um 6 Uhr ab und kam von derselben Strecke her Mittwochs und Sonnabends 4 Uhr Nachmittag an. Eine Zusammenstellung der

Reitenden (Brief-) Posten ergiebt 4 Routen:

Route 1: Insterburg — Tilsit — Wilna — Moskau, und zurück.
Route 2: Elbing (resp. Preuß.-Holland) — Marienwerder.
Route 3: Danzig — Berlin.
Route 4: Memel — Mitau — Riga — Reval.

Tag.	Abgang.	Ankunft.
Montag	2 Uhr Mitt. Route 1. — 1 Uhr Nachmittags Route 2.	Nachmittags Route 4.
Dienstag.....	9 Uhr Vormittags Route 3.	1 Uhr Nachmittags Route 2. — 8 Uhr Abends Route 1.
Mittwoch ...	4 Uhr Nachmittags Route 4.	2 Uhr Nachmittags Route 3.
Donnerstag ..	1 Uhr Nachmittags Route 2.	Nachmittags Route 4. — 8 Uhr Abends Route 1.
Freitag	9 Uhr Vormittags Route 3.	1 Uhr Nachmittags Route 2.
Sonnabend ..	12 Uhr Mitt. Route 1. — 4 Uhr Nachmittags Route 4.	2 Uhr Nachmittags Route 3.

Von Danzig aus waren die Postverbindungen zahlreicher und umfassender. Es bestanden drei feste Fahrpostverbindungen, mit Berlin, Königsberg und Warschau.

Fahrende Posten.

Route 1: Danzig—Berlin und zurück. Route 2: Danzig—Königsberg. Route 3: Danzig—Thorn—Warschau.

Tag.	Abgang.	Ankunft.
Montag	— — —	— — —
Dienstag.....	12 Uhr Mittags Route 2.	Vormittags Route 1.
Mittwoch ...	1 Uhr Nachmittags Route 1.	Vormittags Route 2.
Donnerstag ..	— — —	Im Laufe des Tages Route 3.
Freitag	12 Uhr Mitt. Route 2. — Mit dem Thorschließen Route 3.	Vormittags Route 1.
Sonnabend ..	1 Uhr Nachmittags Route 1.	Vormittags Route 2.

Reitende (Brief-) Posten.

Route 1: Danzig—Berlin. Route 2: Danzig—Königsberg. Route 3: Danzig—Thorn. Route 4: Danzig—Elbing.

Tag.	Abgang.	Ankunft.
Montag	— — —	— — —
Dienstag.....	4 Uhr Nachmittags Route 2 u. 4. 9 Uhr Abends Route 3.	Mittags Route 3 *). Nachmittags Route 1.
Mittwoch ...	1 Uhr Nachmittags Route 1.	4 Uhr Nachmittags Route 2 u. 4.
Donnerstag ..	— — —	— — —
Freitag	4 Uhr Nachmittags Route 2 u. 4. 9 Uhr Abends Route 3.	Mittags Route 3. Nachmittags Route 1.
Sonnabend ..	1 Uhr Nachmittags Route 1.	4 Uhr Nachmittags Route 2 u. 4.

Die Danziger führten die Berliner Post bis Wutzkow und hatten auf dieser Strecke Postillons in Danzig, Dennemörsz (im Handbuche Dummuers auch Dinmörsch genannt) und Wutzkow, die Königsberger Post bis Pillau, mit 4 Postillons, die Polnische Post bis Thorn, mit Postillons in Danzig, Marienburg, Graudenz und Thorn. Auf der Elbinger Poststrecke waren in Danzig, Groß-Lichtenau und Elbing Danziger Postillons stationirt.

Bei der großen Menge von Münzsystemen, welche in damaliger Zeit in den verschiedenen Territorien in Geltung waren, that man gut daran, sich vor Antritt einer Reise mit den für das Reiseziel passendsten Münzsorten zu versehen. In dieser Hinsicht meint nun das Handbuch in Bezug auf eine Reise von Hamburg über Stettin, Danzig, Königsberg nach Riga: »Man darff sich dahin nicht um besondere

*) Nur mit dieser einzigen Post gelangten Briefe von Warschau nach Danzig.

Sorten kümmern, weilen allerhand Müntzen dahin gut, Chur-Brandenburgische, Lüneburgische 2/3 (nämlich Dukaten) seynd die besten.« Die Preußischen und Danziger Münzen selbst hatten zur Münzeinheit den Reichsthaler à 24 Groschen à 12 Pfenninge. »In Danzig hat der Reichsthaler 5 Dimpffen oder 3 Gülden Preußisch. Ein Gülden Preußisch hat 30 Groschen. Ein Groschen aber 3 Schillinge. Pohlnische Müntzen bestehen in folgenden Valor und Benennung. Es sind vornehmlich zweyerley Sorten, Silberne und Kupfferne. Silberne ist gleicher Valor und Gattung mit den Dantzigern. Kupferne gilt 1 Gülden Schillinge halb so viel als ein Preußischer.« — Polnische und Preußische Münzen galten dann auch noch über die Grenzen der Provinz hinaus bis nach Kur- und Livland hinein.

Die wichtigsten Punkte des Landwegs von Danzig nach Memel werden folgendermaßen beschrieben:

»Dantzig, eine schone und feste Ansen- und Handelsstadt, liegt an dreyen Flüssen, der Weichsel, Moldau (sic!) und Radaune, eine Meil-Wegs von der Ost-See. Anno 1455 hat sich dieser treffliche Ort auf gewisse Maaße unter Königliche Polnische Protection begeben, unter welcher sie noch stehet. Die Evangelischen, Röm. Katholische und Reformirte Religionen haben ihr Exercitium in dieser Stadt, doch prävalirt erstere. Der Kirchen findet man allhier 20, worunter der Thum, als die Haupt-Kirche vornemlich zu betrachten, in welcher die Orgel, Predigt-Stuhl und Tauf-Stein gantz vortrefflich. Das gar sonderbare Gemählde vom jüngsten Gericht, von Georg und Johann von Eickel gemahlet, vor welches wohl eher ein König in Frankreich 100,000 Gülden geboten hat, ist zu admiriren. Ingleichen findet sich in der Grau-München Kirchen des berühmten Keckermanni Grab und Monument*). Es sind neben solchen hier auch viele Klöster, und ein wohl-versehenes Gymnasium, auch herrliche Bibliotheque. Das prächtige Raht-Haus, samt schönen Thurm und Glocken-Spiel lassen sich auch wohl sehen. Nicht weit von demselben ist der Juncker-Hof und der Kauf-Leute Börse, worin ein hochgewölbter Saal mit schönen Gemählden, unter denen Hirsch-Geweyen aber eines mit 32 Enden: Zugleich ein hoher eiserner Ofen, und an selbigem der reisenden Handwercker Denckmahl, daß sie Dantzig gesehen, nemlich ein altes Weib, so sich von hinten im Spiegel besiehet, dienet sonsten zu der Vornehmsten der Stadt Rendevous. Hiebey liegt auch das Zeug-Hauß, ein kostbar Gebäude, mit großem Kriegs-Vorraht. Man lasse zur Verwunderung den geharnischten Kerl seine Exercitia machen. Die 6 Unter- und Oberkammern zeigen allerhand Kriegs-Gerähtschafft. Man zeiget auch darinnen den König Sigismundum im Todten-Bette aus weißen Marmor, den Grafen von Egmond mit vollem Harnisch zu Pferde, und viel anders. Die Pfund- und Pack-Kammer, die Waage, und den Haven muß man auch nicht unbesucht lassen. Der Junckern-Garten, die schöne Mühle auf der Radaune mit 18 Gängen siehet man die Verwunderung. Die Fortification ist considerabel, immaßen selbe in 20 Bollwercken bestehet, und wohl unterhalten wird; die Pforten sind schön und mit 3 Fall-Brücken versehen. Die Wälle sind breit, die Graben tief, daß sich dieser Ort mit einer der vornehmsten Festungen Deutschlands wohl vergleichen läßt: Wo die Weichsel ins Meer fällt, sind 2 starcke Schantzen, wobey ein Thurm mit einer Latern den Schiffen zu Dienst.

*) Bartholomäus Keckermann, geboren 1571 zu Danzig, wurde Professor der Hebräischen Sprache und Licentiat der Theologie zu Heidelberg, ging nach Danzig zurück und starb daselbst 1609. Seine Werke gehören den verschiedenartigsten Zweigen der Wissenschaft an.

Gegen Westen präsentiren sich die nah gelegne Sand-Berge, als Hagelsberg, Stoltzenberg und Bischopfsberg, welche dem Ansehen nach wohl nachtheilig seyn solten, es ist dieser Fehler aber mit andern Vortheilen wieder verbessert, und die Weixelmünde und Bischofsberg mit Wällen und Schantzen der Stadt zum besten gnugsam versehen. Die Vor-Städte sind auch ziemlich groß und weitläufftig, und wird in selbigen nicht weniger als in der Stadt großer Handel, besonders mit Geträyde, getrieben. — Man logiret in der Königsberger Herberge, in der Kayserl. Herberge, im güldenen Hufeisen, drey Mohren, in dem München aufm Holtz-Marckt, Schipper-Gilde-Hauß, und auf der Heil. Geist Gasse.

Dantzig, hat Oliva, das schöne Kloster, so wegen des Anno 1660 zwischen Schweden und Pohlen daselbst geschlossenen Friedens berühmt ist, zur lincken Hand, auf 2 Meilen.

Marienburg, hat ein altes festes Schloß, worauf vor Zeiten der Hochmeister residiret, mit ungläublichen dicken und langen Balcken am Flusse Nogat. Ist sonst hier Röm. Katholischer Religion, die Lutherischen haben doch auch eine Kirche vor der Stadt.

Marienwaerter, eine feine Stadt von Marienburg auf 5 Meilen.

Elbing, zwischen dem See Dransey (sic!) und dem frischen Haff gelegen, ist nicht eben groß, aber zierlich und wohl gebauet, auch reinlich unterhalten, sie wird in die alte und neue Stadt getheilet, so beyde fortificirt seyn. Hier bemercket man noch die Rudera von denen durch die Bürger selbst eingerissenen Schlosse. Die alte Stadt hat einen sehr zierlich durchbrochenen Thurm und feines Gymnasium. Das Raht-Hauß, Junckern-Hof mit seinem sehr lustigen Garten sind auch besehens wehrt. Die Handlung ist nach des Orts Größe ziemlich, vornehmlich bestehet selbe in Käse, Butter, Meht (sic! soll doch wohl »Mehl« heißen) und Korn, ist sonst Lutherischer und Katholischer Religion. — Man logiret im Adler.

Braunsberg, am Flusse Passerge gelegen, theilet sich in zwey Städte, und ist die Residentz des Bischoffs von Wermeland. Hier findet man Agtsteine. Hat ein schön Jesuiter-Collegium, und finden sich hier alle drey Haupt-Religionen, sammt Juden.

Heyl-Beyl, ein kleines Städtgen, nach der Lands-Art gar sauber.

Brandenburg, ein nächst dem Haff gelegenes Städtgen, mit einem neuen Schlosse versehen. Hier ergießet sich die Pregel in den Haff (!), und hat einen galanten Haven.

Königsberg, ist die Haupt-Stadt in dem neuen Königreich Preußen, eine ehemalige Hansee-Stadt, wird außer denen großen Vor-Städten in drey Theile, Alte Stadt, Kniephof und Löbenick getheilet, deren jeder seinen eigenen Rath und Gerichte hat. Liegt am Einfluß des Pregels in dem frischen Haff, und hat die Ehre gehabt, daß Ao. 1701 Churfürst Fridrich III. zu Brandenburg, sich allda, als seiner Geburts-Stadt, die Königl. Krone von Preußen aufgesetzet. Im ersteren siehet man ein magnifiques Schloß auf einer Höhe, so vortrefflich und künstlich von 1584 bis 1594 durch Marggraf Georg Fridrichen erbauet worden, worinnen das herrliche Zeug-Hauß, und oberhalb selben eine wohl eingerichtete Bibliotheque, in welcher unter andern ein Repositorium mit einigen Folianten und Quartanten mit Silber eingefasset, nebenst andern Curieusitäten und Antiquitäten zu besehen seyn. Ueber der Kirche ist der große Moscowitische Saal, 166 Schritte lang, 30 breit; mit Schwibbögen sonder Pfeiler und auf solchen ein achteckigter Tisch, wohl 40000 Thlr.

wehrt; neben diesem noch die Alt-Städter Kirche. Der Kniephof liegt gleichsam in einer Insel, so der Fluß Pregel da machet, ist der vornehmste Theil, und daher sehr bequem zur Handlung. Hier finden sich vortreffliche Gebäude, worunter sonderlich die Langen-Gasse pranget. Das Wäysen-Hauß ist auch sehenswerth. Der Kirchen sind 18, 1 Katholische, 3 Reformirte und 14 Lutherische. Und vor allen ist der köstliche Dohm zu betrachten, worinnen der Hoch-Meister oder Marggrafen zu Brandenburg, wie auch anderer Fürsten und Herren vortreffliche Begräbnisse zu besehen. Auch bemercke man darin des berühmten Fürstl. Preuß. Rahts und Professoris D. Ambrosii Lobwassers ihm selbst verfertigte Grab-Schrift:

Expertus mundi vanas res esse, nihilque,
Hic quoque nunc iaceo, pulvis et umbra, nihil.
Sed qui de nihilo coelum terramque creavit,
Me cum carne mea non sinet esse nihil.
Hac spe nil mortem feci, Nihil omnia feci,
Nil nihili vermes posse nocere scio*).

In dieser Kirche kan man wöchentlich auch zweymal die vortrefflichen Wallenrodischen Bibliotheque zu sehen bekommen. In den übrigen Kirchen gibts auch noch viel zu bemerken. Zugleich florirt die Academie, so Anno 1544 gestifftet, in diesem Theile, immaßen 19 Professores mit guten Exercitien-Meistern beständig unterhalten, auch in der Communitaet 12 Tische gespeiset werden, daher der Numerus der Studenten leicht zu ermessen, zumahlen da es auch durchgehends wohlfeil zu leben. Im übrigen Theile ist nichts remarquables. Die Handlung ist wegen der bequemen Schifffahrt considerabel, und ist was besonders, daß auf dem Pregel, einem Fluß von etwan 60 Schuh breit, die großen Schiffe nächst an die Stadt und Brücke kommen können. Die Waage, Pack-Hauß und Börse kan man bey solcher Gelegenheit auch nicht vorbey. Die Fortification ist nicht sonderlich, und nur zur Nothwendigkeit gemacht. In dem Königl. Garten muß man die prächtige Linde bewundern, so unten herum bey die 30 Schritte in Umkreis hat. Die Einwohner sind Lutherischer, Reformirter und Katholischer Religion. Auch finden sich hier Juden und andere Secten. Hier ist auch die Königl. Regierung, so aus einem Präsidenten, als zugleich

*) Ambrosius Lobwasser, geboren 1515 zu Schneeberg, studirte in Leipzig die Rechte, wurde nach mehreren Reisen Fürstlicher Rath und Kanzler zu Meißen, ging dann nach Italien, wo er Dr. juris wurde, von da als Professor der Rechte nach Königsberg und starb daselbst 1585, nachdem er einige Jahre vorher von seiner Stellung als Fürstl. Preußischer Rath zurückgetreten war. Jöcher Gel. Lex. s. v. — Die Grabschrift befand sich auf einem Epitaphium mit folgender Inschrift: Viro clarissimo, pietate, virtute et doctrina praestantissimo, Domino Ambrosio Lobvvassero, J. U. D. Illustriss. Principis Borussiae Consiliario atque Professori, qui obiit XXVII. Novemb. an. 1585. cum vixisset annos LXX. menses VII. dies XXII. in memoriae immortalitatem, amorisque singularis et gratae mentis significationem poni curavit frater Michael Lobvvasser. Siehe Nathanis Chytraei Variorum in Europa Itinerum Deliciae, 1606 p. 314 f. Um dieses Jahr befanden sich im Dom nach Chyträus Grabmonumente mit metrischen Inschriften: 1) des fürstlichen Leibarztes und Professors Dr. Mathias Stojus, gestorben 1583. 2) des Professors der Eloquenz M. Christophorus Preys und dessen Gattin, gestorben 9. resp. 18. April 1590. 3) von Melanchthons Tochter Anna Sabinus. 4) von Sabinus Söhnchen Albert. 5) von einem andern Sohn des Sabinus, Christophorus, gestorben 4. Juni 1553. 6) des eben erwähnten Ambrosius Lobwasser. 7) des (Samuel?) Reuter, gestorben 12. März 1589, ferner an Epitaphien fürstlicher Persönlichkeiten, das des Herzogs Albrecht, von dessen erster Gemahlin Dorothea, sowie von der zweiten Anna Maria, endlich von Elisabeth, Gemahlin des Administrators Georg Friedrich. Chyträus p. 411 — 19.

Statthaltern, 4 Ober-Rähten, 2 Ober-Secretarien, und 12 Land-Rähten 2c. bestehet. — Wirths-Häusern finden sich überflüssig, insonderheit sind zu recommendiren der Polnische Krug in der alten Stadt, im Löbenicht der Palm-Baum, im Kniephof sind das weiße Roß, der Bären- und Löwen-Krug die besten.

Königsberg, hat die Festung und den Haven Pillau, zur linken Hand, auf 6 Meilen.

Und das Closter Domnow, wo des Paracelsi Grab zu sehen, dabey der Satan viel Gauckel-Spiel hat, auf 5 Meilen.

Memel, ist eine Gräntz-Festung und Stadt am Curischen Haff, mit einem sehr festen Schloß, so mit Graben und Wällen umgeben. Der Fluß Gauga (sic!) fället nahe bey der Ost-See im obigem Haff.« —

Auf einzelne recht starke geographische Schnitzer wird man bereits aufmerksam geworden sein, geradezu komisch wirkt jedoch die beigegebene »Post und Reise Carte der Wege durch Teutschland.« Da liegt Marienwerder etwa eine Meile südlich von Schöneck, welches als Stadt von der Größe Elbings prangt, die Stellen an der Weichsel, wo man Graudenz und Marienwerder sucht, sind wüste und leer, während Schwetz nicht vergessen ist. Durch eine schnurgerade Straße sind Thorn und Elbing verbunden, während der Straßenzug auf der Karte des übrigen Deutschlands den Städten folgt, — vielleicht für die Weichselgegend ein Zeichen der damaligen Unwirthbarkeit, wo man sich ohne viel Bedenken erlauben konnte, querfeldein zu wandern und zu fahren, — rechts von dieser Kaiserstraße liegt »Colmsee«, links unten »Gardensee« und oben zwischen »Margenburg« und Elbing »Preuß. Mark« (das Kirchdorf bei Saalfeld), querdurch geschrieben sehen wir »Roseburg« und Christburg, ohne daß der Zeichner es für nöthig gehalten hat, die Lage der betreffenden Städte anzugeben, u. a. m.

Was endlich die Schnelligkeit der Postbeförderung betrifft, so war diese verhältnißmäßig noch groß genug. Wenn man auf der Tour nach Berlin von Königsberg mit der Fahrpost Dienstag früh 6 Uhr abreiste, so gelangte man Mittwoch Vormittags nach Danzig, stieg dann auf die um 1 Uhr Nachmittags weitergehende Post und fuhr am Sonntage um 8 Uhr Morgens in Berlin ein, hatte also 76 Meilen in 5 Tagen zurückgelegt.

---

29. Der Hoosac-Tunnel in Nordamerika.

Im November v. J. ist in Massachusets in Nordamerika ein Unternehmen zum Abschluß gelangt, das seit Jahrzehnten die Thätigkeit und die Geldmittel der Bostoner Handelswelt in Anspruch genommen hat, und das den bedeutendsten Bergdurchbohrungen der Europäischen Gebirgswelt an die Seite tritt. Zugleich liefert die Geschichte des Hoosac-Tunnels eine bemerkenswerthe Illustration für die Hindernisse, welche sich in der Union der Durchführung derartiger Werke trotz der anerkannten Energie der Amerikaner nicht selten durch den Mangel einer einheitlichen und nach festen Gesichtspunkten stetig vorschreitenden Leitung in den Weg stellen.

Als vor fast einem halben Jahrhundert durch den Eriekanal eine Wasserstraße zwischen den großen Seen Nordamerikas und dem Hudson hergestellt wurde, empfand

man in Boston die Nothwendigkeit, sich ebenfalls eine Verbindung zu sichern, auf der man mit New-York bei dem Absatz der Producte des westlichen Hinterlandes concurriren könnte. Schon damals faßte man den Entschluß, das Hoosac-Gebirge, welches die Wasserscheide zwischen Massachusets und dem Stromgebiete des Hudson bildet, durch einen Tunnel zu durchbrechen.

Während ursprünglich beabsichtigt worden war, einen Kanal durch diesen Tunnel zu führen, ließ man diesen Gedanken nach dem Auftreten der Eisenbahnen zu Gunsten einer Schienenverbindung fallen.

Bereits im Jahre 1841 wurde eine Eisenbahn zwischen Boston und Albany eröffnet, welche zwar, da sie unter ungünstigen Steigungsverhältnissen über das Gebirge hinwegführte, nur eine mäßige Verbindungsstraße nach dem Westen darstellte, jedoch bei dem damaligen Umfange der Geschäfte für das Transportbedürfniß ausreichte. Der Tunnelgedanke wurde indessen nicht aufgegeben. Nachdem von beiden Seiten Eisenbahnen an das Gebirge herangebaut worden waren, wurde im Jahre 1848 einer Gesellschaft die Concession zu einer 45 Meilen (Engl.) langen Linie ertheilt, welche jene Bahnen verbinden sollte, und bei welcher auch ein Tunnel durch die Hoosac-Berge in Aussicht genommen ward.

Das genehmigte Grundkapital der Gesellschaft betrug 3,500,000 Dollars, von denen 2,000,000 Dollars für den Bau des Tunnels und 1,500,000 Dollars für den übrigen Weg bestimmt waren. Die veranschlagten Kosten betrugen also 37,500 Dollars pro Meile der Eisenbahn und 400,000 Dollars für jede Tunnelmeile.

So lange die »Troy and Greenfield Railroad Company« das Unternehmen in der Hand behielt, wurde wenig gethan. Die Städte, durch welche die Eisenbahn führte, waren arm und konnten nur wenig Beistand leisten. Das Unternehmen schien den Kapitalisten nicht sehr einladend. So gerieth die Angelegenheit ins Stocken, bis der Staat Massachusets sich endlich 1859 entschloß, die Sache durchzuführen.

Die zu durchstechende Bodenerhebung bildet Gipfel, zwischen welchen ein breites Thal liegt. Die gerade Entfernung zwischen den beiden Eingängen zum Tunnel beträgt 25,031 Fuß. Der östliche Gipfel liegt 6100 Fuß von dem östlichen Eingange ab und 1415 Fuß über der Ebene der Eisenbahn, der westliche Gipfel 6200 Fuß von dem westlichen Eingange entfernt und 1704 Fuß über der Bahnebene. Die Entfernung zwischen den beiden Gipfeln beträgt etwas über $2\frac{1}{3}$ (Engl.) Meilen. Der niedrigste Punkt des zwischenliegenden Thales befindet sich 801 Fuß über der Bahnebene.

Eine geologische Prüfung führte zu der Annahme, daß die Formation durchweg aus Glimmerschiefer bestände, theilweise gemischt mit wenig Quarz, welcher sich an Härte von dem Glimmerschiefer nicht wesentlich unterscheidet.

Dies stellte sich jedoch später als unrichtig heraus, indem nach einigen Jahren eine mehrere Tausend Fuß dicke Ader einer sehr harten Felsart durchbrochen werden mußte, was die Vollendung des Werkes wesentlich verzögerte.

Der Fortgang der Arbeit bei den ersten Unternehmern war nur gering, und Vieles, was bereits gethan war, wurde später wieder aufgegeben. Der westliche Theil der Bohrungen lag weder in der Bahnebene, noch in der festgesetzten Richtung, und das Geld war hier fortgeworfen. Ein ernster Streit mit dem vom Staate ernannten Ingenieur veranlaßte im Jahre 1861 die Einstellung der Arbeiten.

Damals begann gerade der Bürgerkrieg, und es war nunmehr keine Zeit, an Eisenbahnen und Tunnels zu denken, oder Geld dafür auszugeben. Das Werk ruhte daher bis zum Jahre 1863, zu welcher Zeit mehrere Staatscommissaire das ganze Project untersuchten und sich für die Fortführung des Baues aussprachen. Der Staat nahm nunmehr Besitz von der Eisenbahn und dem Tunnel, wies eine bedeutende Summe zur Fortsetzung der Arbeiten an und übertrug den Commissairen die Oberaufsicht. Der Bau wurde energisch begonnen und unter öffentlicher Unterstützung bis zum Jahre 1868 fortgeführt, worauf dann durch ein Gesetz eine weitere Summe von 5,000,000 Dollars unter der Bedingung bewilligt wurden, daß sich verantwortliche Unternehmer fänden, welche sich verpflichteten, den Tunnel für diese Summe zu vollenden.

Auf Grund dieses Gesetzes wurde der Contract mit den Herren Walter und Francis Shanly, Ingenieuren aus Canada, abgeschlossen, von denen die Arbeit zu Ende geführt worden ist.

Alle Arten von Erfindungen wurden beim Hoosac-Tunnel erprobt. Da gab es eine Bohrmaschine, welche einen Weg von 2 Fuß per Stunde in den Felsen bahnen sollte. Sie schlug gänzlich fehl. Ein großer Damm wurde quer durch den Deerfieldstrom, welcher beim östlichen Eingange vorbeifloß, gebaut, um die Kraft für das Comprimiren der Luft zu gewinnen. Der Damm kostete fast 300,000 Dollars, und doch mußte man später noch Dampfmaschinen anwenden. Tausende von Dollars wurden auf Versuche mit Maschinenbohren verwendet, und es giebt wohl kaum einen der bekannten explodirenden Stoffe, welcher bei dem Tunnel nicht versucht worden ist.

Seitdem die Herren Shanly und Genossen das Werk in die Hand nahmen, wurde das Bohren, ausgenommen beim Central-Schachte, mit Hülfe von comprimirter Luft ausgeführt, welche Bohrmaschinen trieb, die bereits beim Mont-Cenis angewendet, jedoch nach Amerikanischem Systeme verbessert worden waren. Bei fast allen Theilen des Werkes wurde als Sprengmittel Nitroglycerin gebraucht. Während der ersten zehn Jahre des planlosen Arbeitens bis zum Abschlusse des Contracts mit den Herren Shanly waren nur 9338 Fuß oder etwas weniger als $^2/_5$ der ganzen Entfernung durchbohrt worden. Der Fortschritt während der letzten Jahre betrug:

1869	1688 Fuß,	
1870	2864 »	
1871	3553 »	
1872	4456 »	und
1873	3132 »	

Der Tunnel ist vollständig fertig über 13,600 Fuß vom Ostende und über 9600 Fuß vom Westende; dazwischen liegen noch 1850 Fuß, wo die Oeffnung zwar schon die volle Weite hat, aber nur 8 Fuß hoch ist. Die Ausdehnungen des fertigen Tunnels im Innern sind 24 Fuß in der Weite und 20 Fuß in der Höhe; seine Oeffnung ist fast ein Halbkreis und weicht hiervon nur insoweit ab, als es nöthig ist, den beiden durchzuführenden Geleisen die volle Höhe über sich zu gewähren.

Schon vor drei Monaten glaubte Herr Shanly, daß sich die beiden Bohrungen in dem westlichen Theile des Tunnels am 1. December begegnen würden. In Wirklichkeit fand dies Factum drei Tage früher, als er geglaubt hatte, statt. Als die Arbeiter noch mehr als 500 Fuß von einander entfernt waren, konnte man bei den Sprengungen in dem einen Theile den Knall deutlich in dem anderen hören. Das Klappern der Bohr-

maschinen konnte bei einer Entfernung von ein- und zweihundert Fuß vernommen werden; und als der Abstand bis auf etwa 60 Fuß geschwunden war, führte man Signale ein, durch welche die Arbeiter der einen Abtheilung die auf der anderen Seite benachrichtigen konnten, wenn ein Schuß abgefeuert werden sollte. Am 13. December waren die beiden Bohrungen nur noch 41 Fuß auseinander, und es war sicher, daß die Oeffnung am 15. hergestellt werden konnte. Herr Shanly sprach nur zu wenigen Leuten davon, aber ungeachtet seines Schweigens wurde die Nachricht doch verbreitet, und in Folge dessen befanden sich am gedachten Tage mehr als 100 Menschen an der Seite der Arbeiter, welche den Schuß vernahmen, der die letzte Schranke beseitigte. Eine Feierlichkeit fand indessen nicht statt. Ein Theil der Besucher bestieg den Berg und ließ sich in den Centralschacht hinab, während der andere Theil den Tunnel am Westende betrat. Als die Mitglieder des gesetzgebenden Körpers den Tunnel erreicht hatten, gab Herr Shanly dem hierzu bestimmten Manne das Zeichen, die Drähte der Batterie zu verbinden. Um $3\frac{1}{4}$ Uhr hörte man einen dumpfen Knall und dann ein lang andauerndes Krachen und Getöse, welches Jeden seinen Kopf beugen ließ, und das große Werk war vollbracht. Der letzte, mit außergewöhnlich starker Sprengladung bewirkte Schuß hatte eine Oeffnung hergestellt, durch welche zwei Personen zu gleicher Zeit hindurchgehen konnten.

Es ist bemerkenswerth, daß sich die Bohrungen mit einer wundervollen Genauigkeit getroffen haben. Die Messungen sind noch nicht gemacht worden, aber die beiden Linien können höchstens 1 oder 2 Zoll von einander abweichen; sehr wahrscheinlich ist der Fehler aber noch kleiner. Zum größten Theile verdankt der Staat diesen Erfolg dem Herrn Wederkind, einem jungen Dänischen Ingenieur, welcher nicht nur in den Abtheilungen bei dem Centralschachte ununterbrochen thätig war, sondern auch die nothwendigen Instrumente erfunden und mit eigener Hand angefertigt hatte.

Seit man zuerst den Plan faßte, den Tunnel zu bauen, und besonders in der letzten Decade hat das Frachtgeschäft in einem solchen Maße zugenommen, wie es auch der größte Enthusiast im Jahre 1860 nicht für möglich gehalten haben würde. Die Staatscommissaire, welche das ganze Project im Jahre 1863 prüften, waren der Ansicht, daß im Jahre 1872 im Ganzen 550,000 Tonnen Fracht über alle Routen vom Westen nach Boston befördert werden würden. Im Jahre 1872 hat aber die Boston-Albany-Eisenbahn allein mehr als eine Million Tonnen Fracht nach Boston befördert, während der Umfang aller Waaren sich auf mehr als $2\frac{1}{4}$ Millionen Tonnen beläuft. Dieses ungeheure Anwachsen verdankt man größtentheils der Wiederbelebung des Exporthandels von Boston nach Europa durch Vermittlung der Cunard- und anderer Dampfschifflinien, welcher die Wichtigkeit Bostons als Handelsplatz seit 1870 verhältnißmäßig bedeutend vermehrt hat. Diese Thatsache kann durch die verschiedenen ausgeführten Artikel leicht bewiesen werden. Die Ausfuhr betrug nämlich an Getreide 436,000 Tonnen, Mehl 160,000 Tonnen, lebendem Vieh 204,000 Tonnen und eingesalzenem Fleisch 26,000 Tonnen.

Das künftige Wachsen des Westens wird das Geschäft sicherlich noch vermehren, und Boston mit seinen vorzüglichen Einrichtungen für die Aufnahme, Aufspeicherung und Einschiffung der Producte wird einen großen Theil von allen Gegenständen, die ostwärts gesendet werden, an sich ziehen.

30. Zur Geschichte des Russischen Feldzuges nach Chiwa im Jahre 1873.

Vor einiger Zeit sind in diesen Blättern über die Geographie und Ethnographie von Chiwa Mittheilungen veröffentlicht worden*), welche zur Kenntniß dieses wichtigen Theils der centralasiatischen Landschaft beitragen sollten. Im Anschlusse an diese Mittheilungen widmen wir jetzt den Kämpfen Rußlands mit den Chiwesen einige Betrachtungen, in welcher namentlich der letzte, durch die Kühnheit des Plans wie durch Ueberwindung ungewöhnlicher Schwierigkeiten gleich merkwürdige Kriegszug der Russen nach Chiwa berücksichtigt ist.

Die Beziehungen zwischen Rußland und Chiwa reichen bereits in frühere Zeiten zurück. Schon Peter der Große hatte der Entwickelung der commerciellen Verbindungen Rußlands mit dem Turanischen Centralasien besondere Aufmerksamkeit zugewandt. Dennoch war es nicht gelungen, einen dauernden friedlichen Verkehr mit den Chiwesen herzustellen, weil dieselben fortwährend bestrebt waren, die Rußland tributpflichtigen Kirgisenstämme zur Empörung gegen dieses Reich aufzuwiegeln, auch selbst Räubereien aller Art verübten.

Als die Verwickelungen zwischen Rußland und England auf dem vielumworbenen Boden Centralasiens in den dreißiger Jahren greifbare Gestalt anzunehmen begannen, sandte Kaiser Nicolaus I. 1839 den General Perowski nach Chiwa**), um durch Eroberung dieses Chanats einerseits den stetigen Intriguen und Raubanfällen der Chiwesischen Horden ein Ziel zu setzen, andererseits aber gleichzeitig die Fortschritte der Engländer zu paralysiren, welche im Begriffe standen, unter Lord Auckland in Kabul einzufallen und ihre Indische Vertheidigungsfront an die Grenze Turkestans hinauszuschieben. Den Vorwand zu der Perowskischen Expedition nach Chiwa hatte einer der häufig wiederholten Raubanfälle Chiwesischer Horden des »Taksir Chan« auf Karavanen Russischer Unterthanen, die in die Gefangenschaft geschleppt worden waren, abgeben müssen. Perowskis Expedition war damals jedoch erfolglos geblieben; ein Theil der Truppen hatte sogar in den Steppen, welche den Aralsee umgeben, den Untergang gefunden, während der andere Theil nur mit Mühe und Noth nach Orenburg sich retten konnte. Nach diesem Unfall hatte Rußland sich veranlaßt gesehen, seinen Angriffsplan auf die centralasiatischen Landschaften südlich vom Aralsee und östlich vom Kaspisee zu ändern. Es wandte sich zunächst gegen das 1840 vom Emir von Buchara eroberte Chanat Chokan, schob außerdem seine Grenzen über die öden Steppen hinaus, welche Südsibirien vom Syr-Darja, dem Jaxartes der Alten, trennen und gründete sodann nach dem Gelingen der Expedition des Russischen Generalstabs-Capitains Leo von Schultz (1847—1849) drei Festungen: Karabulak und Uralsk am Irghiz-Flusse, sowie Orenburg am Ural, deren Anlage die Sicherstellung der strategischen Linie des Syr-Darja zum Zwecke hatte. Dem Bau eines neuen Forts Aralsk am Syr-Darja selbst, welches ebenfalls noch im Jahre 1849 nahe an der Mündung dieses Flusses

*) Deutsches Postarchiv I. Jahrg. S. 275.

**) »Die Russen in Centralasien« von Friedrich von Hellwald. Augsburg, A. F. Butsch, 1873.

in den Aralsee, 750 Werst = 110 geographische Meilen von Orenburg, errichtet wurde, folgte sogleich die Colonisation dieser Gegenden durch Russische Ansiedler, so daß schon 1852, nach Erbauung eines zweiten Forts, Koss-Aral, der Aralsee als ein Russisches Binnengewässer betrachtet werden konnte.

Chiwa sah die schrittweise, aber consequent fortgesetzte Ausbreitung der Russischen Macht am Syr-Darja natürlich mit Mißtrauen und suchte dagegen anzukämpfen, namentlich beunruhigte es, ohne gerade den Krieg erklärt zu haben, die Russischen Truppen durch fortwährende kleine Ueberfälle und Scharmützel, in der Hoffnung, Rußland würde in den inzwischen begonnenen Kriegen mit Chokan und Buchara den Kürzeren ziehen und sodann die Position am Syr-Darja aufgeben. Einstweilen waren die Russen in der That außer Stande, Chiwa zu züchtigen, zumal ihnen der Krimkrieg genügende Beschäftigung gab. Nach Beendigung dieses Krieges aber mußten zunächst die Operationen gegen Chokan ernstlich wieder aufgenommen werden, welche längere Zeit in Anspruch nahmen und erst 1865, durch die vom General Tschernajew geleitete Eroberung Taschkends, der Hauptstadt des Chanats Chokan und zugleich eines wichtigen Knotenpunkts für den centralasiatischen Handel*), sowie durch die endlich im Jahre 1868 erfolgte Züchtigung des Emirs von Buchara ihren Abschluß fanden.

Als es sich nunmehr darum handelte, die neu errichtete Russische Provinz Turkestan in regelmäßige Communication mit Rußland zu setzen**), wozu einerseits der Bau einer Eisenbahn, sowie eines Telegraphen von Orenburg nach Taschkend, andererseits die Verwerthung der Wasserstraße des Amu-Darja (des Oxus der Alten) ins Auge gefaßt wurde, welche Taschkend vermittelst des Kaspischen Meeres mit der Wolga verbinden sollte***), trat mehr und mehr die Nothwendigkeit ein, den Amu-Darja unter Russische Botmäßigkeit zu bringen, mit anderen Worten: Chiwa, das letzte Turkomanische Bollwerk, das sich wie ein Keil in Rußlands Gebiet hineindrängte, niederzuwerfen. Veranlassung zum Vorgehen gegen Chiwa bot sich schon 1869 dar, als die »Gesellschaft zur Hebung des Handels und der Industrie in Rußland«, welche den wichtigen Export von Baumwolle aus Turkestan betrieb, hierzu den Schutz der Russischen Regierung erbat. Die Letztere ging auf diese Vorstellungen in der That ein, indem sie am 10. November 1869 den Oberst Stoljetow mit einem Infanteriebataillon von Petrowsk nach der Bai von Krasnowodsk, im Balkan-Golf des Kaspisees (40 Grad N. B.), sandte und diesen Punkt im strategischen und commerciellen Interesse Rußlands occupiren ließ.

Es war dies der Beginn ernstlicher Operationen gegen Chiwa. Freilich blieb es vorläufig bei diesen Maßnahmen, weil Rußland gleich darauf genöthigt war, den Aufstand niederzuwerfen, der die Kalmückischen und Kirgischen Steppenvölker am Don, an der Wolga und längs der Uralgrenze ergriffen hatte und der im Jahre

*) Die Verkehrswege im Innern Asiens sind seit Jahrtausenden dieselben geblieben. Auf den Straßen, auf welchen Alexander zum Jaxartes, Dschingis-Chan und Timur nach Westen zogen, werden noch heute die Waaren durch Caravanen transportirt. In Taschkend und Buchara treffen die Caravanenzüge aus China (über Kuldscha und Yarkand), aus Indien (über Balch), aus Rußland und Persien zusammen.

**) Eine regelmäßige Postverbindung wurde sogleich nach der Eroberung Taschkends zwischen Turkestan und Petrowsk etablirt.

***) Die Benutzung des Amu-Darja würde den Weg von Rußland nach Turkestan — via Kaspisee — um 600 Werst abkürzen, was beispielsweise bei der Baumwolle die Transportkosten für 1 Pud = 40 Pfund von 4 auf 1½ Rubel ermäßigt. Hellwald a. a. O. S. 125.

1870 mit verdoppelter Heftigkeit ausgebrochen war. Doch drängten die Dinge in Chiwa bald zur Entscheidung, zumal die Chiwesen dem Vordringen Rußlands überall entgegentraten, beispielsweise im November 1871 bei der Anlegung eines Forts bei Kalaty am Kaspisee die Russen aus ihren Positionen vertrieben und im darauffolgenden Jahre, als von den Russen unter Oberst Markosow eine Recognoscirung der transkaspischen Steppe von Krasnowodsk aus gegen Osten unternommen wurde, unter Führung ihres dreiundzwanzigjährigen Chans, der von den fanatischen Mollahs zu einem »heiligen Kriege« gegen Rußland aufgestachelt war, die Offensive ergriffen. So entschloß sich denn das Cabinet von St. Petersburg endlich im Frühjahr 1873, das Chanat Chiwa der Russischen Herrschaft zu unterwerfen. Die Ausführung des Feldzugsplans gegen Chiwa wurde dem Sieger von Samarkand, General-Adjutanten von Kaufmann, übertragen. Die Russischen Streitkräfte sollten in zwei Colonnen gegen das Delta des Amu-Darja vorrücken, die eine östlich von Taschkend aus, die andere vom Westen her, aus Krasnowodsk am Kaspischen Meere. Beide Colonnen hatten, ehe an eigentlichen Kampf gedacht werden konnte, schreckliche, unwegsame und wasserlose Wüsten zu durchschreiten, in denen ihrer die Hinterhalte der Turkomanen harrten; die Natur selbst schien der Lösung dieser Aufgabe entgegenzutreten; und es verdient deshalb der Russische Feldzug gegen Chiwa den merkwürdigsten Kriegsleistungen aller Zeiten an die Seite gestellt zu werden.

Welche colossalen Schwierigkeiten namentlich das Turkestanische Detachement bei dem Marsche von Taschkend aus durch die Wüste zu überwinden hatte, ist in dem vom Generallieutenant von Blaramberg übersetzten, in »Petermanns Geographischen Mittheilungen« *) abgedruckten Feldtagebuche des Obersten Kolokoltzow in lebendigen Schilderungen veranschaulicht, von denen wir Folgendes hier wiedergeben:

»In der Nacht vom 12. auf den 13. März (a. St.) 1873, schreibt der Oberst, erhielt ich den Befehl, die Führung des ersten Echelons der zum Zuge gegen Chiwa bestimmten Turkestanischen Armee zu übernehmen, welche in vier Colonnen von Taschkend ausrücken und sich am Flüßchen Kly bei Djisak vereinigen sollte.

Der meinem Befehle übergebene Echelon bestand aus einer Compagnie Sappeure, zwei Compagnien des 1. Turkestanischen Schützenbataillons, vier Geschützen der reitenden Artillerie, einer Raketen-Division, 100 Uralischen Kosaken und 635 Kameelen mit der Bagage des Echelons. Außerdem waren mir acht eingeborene Djigitten (Führer) als Wegweiser zugetheilt.

Die Truppen mußten Alles mit sich führen, was sie in Chiwa nöthig hatten, sowohl für sich als auch für das Tragvieh und die Pferde, außerdem Zelte und hölzerne Wassertröge, vor Allem aber Wasser in Schläuchen für die Märsche durch den gänzlich wasserlosen Strich, der sich auf 100 Werst erstreckt.

Beim Ausmarsch der Truppen war das Wetter trübe. Der anfangs schwache Regen verwandelte sich bald in einen wahren Platzregen, und der heftige Wind war so kalt, daß die Officiere, um sich zu erwärmen, vom Pferde stiegen und zu Fuß in dem zähen Lehmboden wateten, der in dicken Schollen an den Stiefeln kleben blieb. Bei dem kalten Wetter marschirten die Truppen schnell; und als die Leute hörten, daß bis zum Nachtlagerorte nur noch 3 Werst zurückzulegen seien, und daß sie dort Brennholz zum Abkochen, sowie Steppengesträuch und Gras finden würden, beschleu-

*) Heft XI. 1873.

nigten sie die Schritte noch mehr. Endlich, nachdem wir vorher noch einen heftigen Schneesturm überstanden hatten, der Alles erstarren machte, ward das Nachtlager erreicht; und es wurden nun riesige Scheiterhaufen von Holz angezündet, wie sie in der Steppe wohl noch nicht gesehen waren, und an welchen sich Jeder nach Möglichkeit die durchnäßten Kleider zu trocknen suchte.

Ich verlor während dieses Marsches eine ganze Anzahl Kameele; auch erfroren Nachts zwei Kirgisische Kameelführer, die wir in der Steppe begruben.

Am anderen Morgen war der Weitermarsch des Wetters wegen unmöglich, weshalb ich auf meine Verantwortung hin einen Rasttag hielt. Ich berichtete darüber an General v. Kaufmann und empfing mit der Genehmigung durch den abgeschickten Djigitten die Nachricht, daß auch die übrigen 3 Echelons nicht weniger von dem Schneesturme gelitten hätten.

Die weiteren Märsche bis zum Punkte Balty-Saldyr, wo die Brunnen aufhörten, wurden von uns zwar ohne besondere Ereignisse, aber unter vielen Mühseligkeiten vollbracht, des Regens, der Kälte und der heftigen Steppenwinde wegen, die ohne Unterlaß wütheten.

Von Balty-Saldyr bis zum Punkte Tamdy und weiter bis zum Brunnen Ak-Kuduk mußte der Echelon getrennt marschiren.

Nach Vereinigung aller Truppentheile bei Manambdjan befahl General v. Kaufmann, für den Weitermarsch nach dem wasserreichen Punkte Khal-Ata drei große Echelons zu formiren. Zur Bildung des ersten Echelons wurden alle Schützen-Compagnien der Brigade bestimmt, sowie die ganze reitende Artillerie, ferner sechs Geschütze der Fuß-Artillerie, die Raketen-Division und 400 Kosaken. Bei diesem Echelon, dessen Führung Major v. Bardovsky und ich erhielten, befanden sich der Chef selbst (General v. Kaufmann), ferner der junge Großfürst Nicolai Constantinowitsch, der junge Herzog Eugen von Leuchtenberg, der General Golowatscheff und das ganze Hauptquartier.

Am 21. April um 11½ Morgens trafen die Echelons bei Khal-Ata ein; und es wurde nunmehr ein einziges Detachement unter General Golowatscheff gebildet.

Im Bivouac von Khal-Ata, aus dessen Sandsteinhöhen eine reichliche Quelle klaren Wassers entspringt, schritten die Truppen zur Einrichtung der beabsichtigten Festungsanlage, zu deren Aufbau eine der Anhöhen der sich wellenförmig ausbreitenden Steppe gewählt wurde.

Bei Khal-Ata änderte sich plötzlich die Temperatur der Luft und ging in drückende Schwüle über. Der heiße Wind, welcher heftig wehte, verbrannte das Gesicht. Die Leute hatten trotz der weißen Kittel, welche Alle trugen, und der weißen Mützen mit Nackentuch, sehr von Geschwulsten und Blasen am Nacken zu leiden. Am 21. April Abends hob der Steppenwind eine solche Masse Sand vom Boden auf, daß es schien, als verdunkele sich die Sonne. Es war ganz unmöglich, Zelte oder Menschen zu unterscheiden; Alles war von Sandwirbeln bedeckt. Die ganze Nacht wehte feiner Sand gleich einem Herbstregen. Als ich am anderen Morgen aufwachte, war ich ganz erstaunt über den sich mir bietenden Anblick; nicht nur die Außenseite des Zelts war mit einer Sandkruste bedeckt, sondern auch ich selbst, mein Bett, Tisch und Tragkoffer, Alles ohne Ausnahme war mit einer dicken Sandschicht überzogen. Am folgenden Tage derselbe Sandwirbelwind, dieselbe Unmöglichkeit, sich gegen das von allen Seiten andrängende Sandelement zu schützen! Trotzdem wurden die

Festungslinien von Khal-Ata abgesteckt; auch wurde zur Anlage einer Wasserleitung geschritten.

Am 23. April furchtbare Sonnenhitze und Nachts furchtbarer Orkan; dabei Alarmirung des Lagers durch das Erscheinen Turkomanischer Reiter, welche indessen, gedeckt von dem Sandsturm, in der Steppe bald wieder verschwanden.

Am 24. traf das Detachement von Kasala im Lager ein, so daß jetzt die ganze Truppenmacht vereinigt war.

Es stand nunmehr der Marsch nach dem Amu-Darja bevor. Die Berichte über die muthmaßliche Entfernung bis zu diesem Strome widersprachen sich. Anfangs war uns versichert, daß nicht mehr als 70 bis 80 Werst, allerdings in einer furchtbaren, wasserlosen Wüste, zurückzulegen seien; nach den Nachrichten aber, welche das Kasala'sche Detachement mitgebracht hatte, sollte die Entfernung 160 Werst betragen, in einem Landstriche ohne einen Tropfen Wassers. Und durch diese von tiefem Flugsande gebildete Wüste sollte jetzt ein für Asiatische Steppen sehr beträchtlicher Truppenkörper mit einer Menge Kameele, Pferde und Schlachtviehs bei entsetzlicher Hitze vordringen!

»Ich konnte nicht umhin«, fährt Oberst Kolokoltzow fort, »mich den Gefühlen hinzugeben, welche uns an einem Orte überkommen, den die Vorsehung in Wahrheit nicht für das menschliche Dasein erschaffen haben konnte. Ich bin bereit, zu verbürgen, daß kein Sterblicher, wenn er auch selbst den schlechtesten Punkt auf Erden bewohnt, sich vorstellen kann, in welcher furchtbaren Lage wir uns befanden.

Alle Djigitten und Kirgisen, welche uns begleiteten, waren ohne Ausnahme der Meinung, daß die Truppen Chiwa nicht erreichen würden. Nicht umsonst, sagten sie, heiße die Gegend »Adam-Krylgan«, d. i. »menschliches Verderben«, wobei sie schauerliche Legenden von dem Untergange ganzer Karavanen, sowie einer Bucharischen Armee erzählten, die hier auf dem Marsche nach Chiwa vernichtet worden sei«.

Allen diesen Sagen zum Trotz waren die Truppen bereit, den Widerwärtigkeiten der Natur zu begegnen; und es wurde, nachdem vorher einige Recognoscirungen stattgefunden hatten, am 30. April um 3 Uhr Morgens mit 3000 Kameelen aufgebrochen.

»Kaum hatten wir uns 2 Werst von Khal-Ata entfernt, als der Boden der Wüste einen anderen Charakter annahm. Auf jedem Schritte beinahe wechselten Anhöhen mit Vertiefungen. Der Boden bestand aus weichem, feinem Flugsand; die Räder der Geschütze versanken an 6 Zoll und tiefer in demselben, die Pferde bis über die Hufe, und ohne die Kühle der Nacht wäre es kaum möglich gewesen, vorwärts zu kommen. Um 10 Uhr Morgens wurde Rast gemacht. Die Sonne fing wieder an furchtbar zu brennen. Rings umher in der unübersehbaren Wüste nur Sand und Dornbüsche, weiter Nichts. Zum ersten Male schritten wir zum Austheilen des Wassers in bestimmten Portionen, sowohl an die Soldaten, als an die Pferde. Letztere erhielten je einen Eimer aus den Schläuchen. Die Kameele wurden nicht getränkt, da sie leicht drei Tage ohne Wasser leben können; überdies wäre es unmöglich gewesen, 3000 dieser Thiere zu tränken, da jedes Kameel 5 Eimer austrinkt.

Wir verließen den Halteplatz um 4 Uhr Nachmittags. Daß der Feind sich unsere Lage zu Nutze machen würde, ging aus dem Ueberfall hervor, den wir in der folgenden Nacht abzuwehren hatten.

Am 2. Mai um 3 Uhr Nachts begann der Weitermarsch von Adam-Krylgan. Soldaten, Artillerie, Kameele und Pferde versanken in einem wirklichen Sandmeer, und doch mußte das Corps der Berechnung General v. Kauffmann's gemäß bis zur 9. Morgenstunde marschiren. Alle Augenblicke wurde dem Chef von dem Verlust an Kameelen berichtet, welche zu Hunderten fielen. Unsägliche Mühe kostete es, die Artillerie vorwärts zu bringen. General v. Kaufmann hielt mehrmals an, um die Truppen vorbeigehen zu lassen, und feuerte sie an. Der Nachhut wurde aufs Strengste befohlen, nicht zurückzubleiben und alle gefallenen Ladungen, seien sie Kronsgut oder Privateigenthum, auf der Stelle zu verbrennen. Von drei mit meinen und den Effecten meiner Diener beladenen Kameelen, die zugleich den Wasservorrath für uns trugen, fielen zwei, wodurch ich und meine Diener in eine nicht zu beneidende Lage versetzt wurden. Wie hoffnungslos aber auch diese war, so flößte doch der Zustand der Truppen noch niederschlagendere Befürchtungen ein. Als auf dem Wege auch solche Effecten liegen gelassen wurden, welche von den Truppen gar nicht entbehrt werden konnten, z. B. die Artillerie-Ladungen, Patronen u. s. w., ließ General v. Kaufmann hundert der stärksten Kameele aussuchen und das Kronsgut herbeischaffen. Die Thiere aber wurden dadurch so entkräftet, daß sie sich kaum noch bewegen konnten. In dieser Lage hatten wir Wasser auf etwa zwei Tage bei uns, und noch war nicht einmal die Hälfte des ersten Marsches von den drei zum Vordringen durch die Wüste nöthigen Märschen zurückgelegt. Das Detachement war nicht im Stande, sich weiter zu bewegen; der schon von Menschen und Vieh empfundene Durst vermehrte das Elend.

Die Frage, was jetzt zu thun sei, konnte Jedem den Verstand verwirren. Weiter zu gehen, hieße den Rest von Pferden und Kameelen verlieren und die Truppen selbst einem sicheren Tode aussetzen. Stehen zu bleiben, war keine physische Möglichkeit. Zurückzukehren zu dem Reste der bei Adam-Krylgan zurückgelassenen Truppen, kam Niemandem in den Sinn. Der Gedanke, das Unternehmen aufgeben zu müssen, das wir so lange vorbereitet hatten und auf welches ganz Central-Asien mit gespannter Aufmerksamkeit, vielleicht selbst mit Schadenfreude, Europa aber mit seltenem Interesse blickte, — war unerträglich.

Da wir die wirkliche Entfernung bis zum Amu-Darja nicht kannten, gab General v. Kaufmann den Befehl, hier einstweilen stehen zu bleiben und zu versuchen, an Ort und Stelle Brunnen zu graben. Alles ging trotz der furchtbaren Hitze sogleich mit Eifer ans Werk, aber leider ohne Erfolg; denn es zeigte sich kein Wasser.«

Aus dieser verzweifelten Lage wurde das Detachement endlich durch die Bemühungen eines Djigitten gerettet, welcher sich erinnerte, daß ungefähr 7 Werst seitwärts von der Marschlinie ein Brunnen anzutreffen sein mußte, und den Ort desselben (Alti-Kuduk) in der folgenden Nacht wirklich ermittelte. In dieser Nacht hatten die Alles verzehrenden Scheiterhaufen zahlreiche Effecten vernichtet.

»Kaum waren die Truppen den »sechs Brunnen« (Alti-Kuduk), von welchen einer zugeworfen war, nahe gekommen, als sich Alles, ermattet von der gräßlichen Sonnenglut und dem qualvollen Durste, haufenweise herandrängte. General v. Kaufmann ließ deshalb Wachen an den 16—20 Faden tiefen Brunnen aufstellen; ein Stabsofficier mußte darauf halten, daß den Truppentheilen der Reihe nach Wasser verabfolgt wurde; der verschüttete Brunnen ließ sich leider nicht reinigen. Bald war der vorhandene Wasservorrath verbraucht, und die Lage der Truppen wurde wiederum eine verzweifelte, so daß General v. Kaufmann, nach Befragung

des Kriegsraths, sich entschließen mußte, die Kavallerie, die Pferde der Artillerie, alle Kameele, zwei Schützen- und eine Linien-Compagnie unter General Bardowsky nach dem Lagerplatze von »Adam-Krylgan« zurückzuschicken, um die Kameele, Pferde u. s. w. satt zu tränken und neue Vorräthe von Wasser herbeizuschaffen.

Inzwischen vermochte der Rest des Detachements sich zu erholen, da sich wieder Wasser in den fünf Brunnen von Alti-Kuduk sammelte. Nichtsdestoweniger wurde dasselbe stets nur portionsweise ausgegeben, auch mußte man die Pontons mit Wasser füllen, um nach dem Wiedereintreffen der zurückgesandten Truppen Vorrath für die Pferde und Kameele zu haben. Doch verschwanden bald der Mißmuth und die Erschöpfung aus den Gesichtern, — und ich konnte mich nicht des Erstaunens darüber enthalten, was der Mensch überhaupt, und der Russische Soldat insbesondere, der hier von so furchtbaren Leiden und Entbehrungen heimgesucht wurde, zu ertragen im Stande ist«.

So weit Oberst Kolokoltzow. Bekanntlich gelang es den Russischen Streitkräften nach Ueberwindung aller Hindernisse, welche die Natur und die Angriffe der Chiwesen ihnen bereiteten, dennoch ihr Ziel zu erreichen. General v. Kaufmann überschritt den Amu-Darja bei Chanki und nahm nach unwesentlichen Kämpfen die Hauptstadt Chiwa ein, wobei der Chan selbst in Russische Gefangenschaft gerieth. In dem Vertrage, welchen General v. Kaufmann mit dem Chan abschloß und welcher dem Letzteren eine Mitregentschaft über den von Rußland nicht annectirten Theil des Landes zusicherte, wurde das ganze Chiwesische Gebiet am rechten Ufer des Amu-Darja und das Delta dieses Stroms bis zum äußersten westlichen Nebenarm desselben, Taldyk, an Rußland abgetreten*). Von der Mündung des Taldyk zieht die Grenze sich bis zum Vorgebirge Urgu hin, dann am Südabhange des Ust-Urt**) bis zum Usboi, dem alten Bette des Hauptstroms des Amu-Darja. Außer der Gebietsabtretung hat Chiwa 2,200,000 Rubel Kriegskosten, deren Entrichtung auf 20 Jahre unter Zinsvergütung vertheilt ist, zu zahlen; die Russen haben das Recht, ohne Zahlung des Säcket (der Handelssteuer) in Chiwa Handel zu treiben. Chiwa erkennt danach das Verhältniß eines Vasallenstaats von Rußland ausdrücklich an. Zwei Forts, im Westen bei Igdy und bei Schah-Abad-Wali (dem alten Kjada) sichern das annectirte Gebiet, welches dem Amu-Darja-Gouvernement einverleibt ist.

Diese Resultate des Russisch-Chiwesischen Krieges sind überaus wichtig. Denn Rußland hat nunmehr den ungehinderten Zutritt an die Amu-Mündungen, dem Russischen Handel ist die Bahn geebnet, Chiwa dagegen zur Machtlosigkeit verurtheilt.

Gleichzeitig mit den administrativen, öconomischen und commerciellen Organisationen begann die Russische Regierung, auch der wissenschaftlichen Erforschung jenes an geschichtlichen Erinnerungen so reichen Stromgebiets des Oxus ihre Aufmerksamkeit zuzuwenden. Namentlich sandte sie gleich nach Beendigung des Krieges im Juli 1873 den Obersten Gluchowsky von dem Fort Kunja-Urgentsch am Amu-Darja aus, um das alte Bett dieses Stromes, der im Alterthum bekanntlich in das Kaspische Meer mündete***), zu untersuchen†). Dieses Bett, welches den Namen

*) Ausland, Nr. 6 pro 1874.

**) D. i.: hohes Land, ein Plateau zwischen Aralsee und Kaspi-Meer belegen, 600 Fuß über dem Niveau beider Seen.

***) Der Oxus hat im Laufe der Zeit seine Gewässer bald dem Kaspisee, bald dem Aralsee zugewendet; seit 1500 etwa mündet er in den Aralsee.

†) Vergl. Petermann a. a. O. Heft I. 1874.

Urun-Darja (Urun = alt, Darja = Fluß) führt, besteht aus zwei trockenen Canälen, dem Laudan und Kunja-Darja, von denen der erstere von Norden nach Süden, der andere von Osten nach Westen läuft; beide vereinigen sich oberhalb Kunja-Urgentsch. Die Breite des Flußbetts beträgt durchschnittlich 200 Saschehn (à 7 Engl. Fuß), die Tiefe etwa bis 18 Saschehn; viele oft tiefe Wassertümpel bedecken den Boden. Der Urun-Darja endet am nördlichen Ufer des See's Sary-Kamysch, dessen Wasser sehr salzig ist. Längs des Urun-Darja sind Spuren zahlreicher alter Canäle vorhanden, welche letztere einst zur Berieselung des Landes gedient haben. Auch Städteruinen finden sich an diesen Canälen vor, und zwar aus zwei Epochen, einer früheren und einer späteren. Bemerkenswerth sind die Ruinen vom (alten) Kunja-Urgentsch und von Deu-Kisskeu; Ersteres war die alte Hauptstadt Chowaresmiens und ein wichtiges Handelsemporium Turans, welches 1388 Timur-Leng und später, im 17. Jahrhundert Aömka, der Kalmücken-Chan, zerstörte. Ein noch gut erhaltener Thurm von 29 Saschehn Höhe (= 203 Fuß) ist aus gebrannten Ziegeln hergestellt und von vier convexen Ringen umgeben, auf denen sich Inschriften mit Buchstaben von der Länge eines erwachsenen Menschen befinden. Eine zweite Ruine, ein chowaresmischer Vergnügungspalast, zeigt einen Saal mit halb eingestürzter Kuppel, dessen Inneres kunstvoll mit Reliefs geschmückt und mit Gold und in grellen Farben bemalt ist.

Ebenso zeichnen sich die Trümmer der alten Bauwerke in Deu-Kisskeu (am Abhange des Plateaus Ust-Urt) durch ihren großartigen Charakter aus. Nicht selten findet man kühn gewölbte Arkaden, massige Bogen und schöne Façaden, halb im Schutt; immer aber imponirt die Dauerhaftigkeit und Schönheit des Materials; die sorgfältig behauenen, meist mit kunstvoller Glasur gehärteten Ziegelsteine, welche wie geschliffen aussehen, sind oft mit getriebener oder durchbrochener Arbeit verziert. Welchen Volksstämmen diese Bauten angehörten, läßt sich schwer bestimmen, wahrscheinlich jenen Nationen, welche vor dem Erscheinen des furchtbaren Timur-Leng die Landschaften zwischen Chiwa und Samarkand bewohnten.

Die Trockenlegung des Urun-Darja, dessen Canäle einst das Uferland in weitem Umkreise bewässerten, ist den neueren Beherrschern Chiwas zuzuschreiben und hatte den Zweck, den jenseits der Wüsten wohnenden aufrührerischen Turkmanen das Wasser zu entziehen, um sie so zur Ansiedelung in der Nähe Chiwas zu zwingen, wo ihre Macht gebrochen war. Die von der Russischen Regierung ausgeschickte Commission hat die Frage, ob das Wasser des Amu-Darja (Oxus) schon jetzt in den Urun-Darja — bei den Seen Sary-Kamysch — wieder hier eingeführt werden könne, bejaht; was aber die Ueberleitung des Wassers über diese Seen hinaus in das gleichfalls trockene Bett des alten Oxus und nach dem Kaspischen Meere hin betrifft, so bedarf es dazu noch näherer Untersuchungen dieses Bettes auf einer Strecke von 200 Werst Länge. Erst wenn dieser Plan gelingen sollte, würde durch Wiederherstellung der im Alterthum so hoch berühmten internationalen Handelsstraße von Ostindien über Bactra (Balch) und Buchara auf dem Oxus zum Kaspischen Meere, welche noch zu Pompejus Zeit benutzt wurde, dem centralasiatischen Handel ein neuer mächtiger Impuls gegeben werden. Selbst wenn aber die Erreichung dieses Ziels nicht sogleich gelingen sollte, wird Rußland schon jetzt mit Recht das Verdienst für sich in Anspruch nehmen können, in jene ehrwürdigen Culturstätten, welche bisher bloßen Räuberhorden zu Wohnsitzen dienten, die Keime einer besseren Zukunft getragen zu haben.

II. Kleine Mittheilungen.

Preußische Eisenbahnstatistik pro 1872. Die Preußischen Eisenbahnen hatten nach Band XX. der officiellen statistischen Nachrichten Ende 1872 eine Ausdehnung von 13,632,47 Kilom. (1158,74 Kilom. mehr als Ende 1871). Davon waren 880,51 Kilom. nur theilweise in Betrieb; von den übrigen sind

Staatsbahnen	3899,64	Kilom.	= 30,58 pCt.,
Privatbahnen unter Staatsverwaltung	1944,84	»	= 15,25 »
» in eigener Verwaltung	6907,48	»	= 54,17 »

Am dichtesten ist das Bahnnetz in folgenden Provinzen:

			auf je 10,000 Einw.
Schlesien mit	14,39 pCt.	= 3,31 Kilom. pro □Meile,	= 7,05 Kilom.,
Rheinprovinz mit	14,21 »	= 3,85 » » »	= 5,16 »
Brandenburg mit	12,29 »	= 2,25 » » »	= 5,57 »
Sachsen mit	11,42 »	= 3,31 » » »	= 7,05 »

Das zur Erbauung und Ausrüstung verwendete Kapital ist bei den Preußischen Bahnen weit geringer, als bei den Englischen, Französischen und Oesterreichischen Eisenbahnen. Dasselbe betrug 1872 (für 12,237 Kilometer):

bei den Staatsbahnen	277,061,087 Thlr.,	pro Kilom. 78,537 Thlr.,
» » Privatbahnen unter Staatsverwaltung	188,397,012 »	» » 91,770 »
» » Privatbahnen unter eigener Verwaltung	462,011,595 »	» » 69,404 »
zusammen	927,469,694 Thlr.,	pro Kilom. 75,789 Thlr.

Während das Anlagekapital pro Kilometer sich beträchtlich erhöht hat (1844 betrug dasselbe 39,324 Thlr.; 1852: 52,986; 1862: 68,588 Thlr.), ist in der Rentabilität desselben keineswegs eine ähnliche Steigerung eingetreten; insbesondere haben sich den nicht unerheblichen Mehr-Einnahmen gegenüber die Ausgaben so beträchtlich vermehrt, daß die Befürchtung einer wesentlichen Werthverminderung des in den Eisenbahnen angelegten Kapitalbesitzes entstehen mußte.

Die Gesammt-Ausgaben für 1872 betrugen	87,857,438 Thlr.,
1871	71,177,852 »
mithin 1872 Mehr-Ausgabe	16,679,581 Thlr.
	= 23,43 pCt.,

pro Kilometer Bahnlänge durchschnittlich 6954 Thlr. (1871: 6065 Thlr., 1870: 5463, 1866: 5417, 1863: 4517 Thlr.).

Die Gesammt-Einnahmen beliefen sich 1872 auf	144,221,987 Thlr.,
1871 »	132,261,737 »
mithin beträgt die Mehr-Einnahme 1872	11,960,250 Thlr.,

was einer Steigerung von 9,04 pCt. gleichkommt.

Auf den Kilometer Bahnlänge entfällt eine Einnahme von 11,415 Thlrn. (am höchsten bei der Oberschlesischen und Cöln-Mindener = 26,757 und 22,199 Thlr., am niedrigsten bei der Tilsit-Insterburger = 2066 Thlr.). Die Einnahmen pro Kilometer haben sich wie folgt vermehrt: 1863 = 8710 Thlr., 1866 = 10,223 Thlr., 1870 = 10,498 Thlr., 1871 = 11,143 Thlr.).

Von den Einnahmen kamen 1872 auf den Personenverkehr	27,08 pCt.,	
» » Güterverkehr	65,05 »	
sonstige Leistungen	7,87 »	

Der Ueberschuß stellt sich, da die Ausgaben um 23,43 pCt., die Einnahmen aber nur um 9,04 pCt. gestiegen sind, gegen 1871 niedriger.

Derselbe betrug 1871	72,311,316 Thlr.,
» 1872	71,475,838 »
mithin 1872 weniger	835,478 Thlr.,

so daß das Anlagekapital nur mit 7,54 pCt. sich verzinst.

Befördert wurden I. Personen 1872	86,442,679,
1871	75,859,444,
mehr	10,484,235.

(I. Kl. = 1,7 pCt., II. = 15,7 pCt., III. = 49,9 pCt., IV. = 28,9 pCt., Militairs 3,8 pCt.)

Der relativ höchste Personenverkehr war auf der Homburger, Taunusbahn und Berlin-Potsdam-Magdeburger, der geringste auf der Nordhausen-Erfurter und Cottbus-Großenhainer Bahn.

II. Güter:

Postgüter (soweit solche noch speciell notirt werden)	614,224 Ctr.	(1 pCt.),
Eilgüter	11,143,850 »	
Frachtgüter der Normalklasse (und sperrige)	68,081,392 »	(6,5 pCt.),
Frachtgüter der ermäßigten Klassen (incl. Kohlen und Coaks)	1,273,446,382 »	(90,3 pCt.),
nicht specificirte Frachtgüter	56,283,941 »	(2,2 pCt.),
zusammen	1,409,569,789 Ctr.,	
dagegen 1871	1,189,622,443 »	
mithin 1872 mehr	219,947,346 Ctr.	

Das Personal der Preußischen Bahnen bestand Ende 1872 aus:
60,961 Beamten und Hülfsarbeitern, sowie
74,914 Arbeitern täglich.

Dieselben bezogen im Ganzen 38,816,513 Thlr. Einkommen, d. i. pro Mann rund 286 Thlr. (1871 = 256 Thlr.). Die Beamten-Pensionskassen hatten 10,802,004 Thlr., die Kranken- und Sterbekassen 552,200 Thlr. Bestand.

Die Zahl der Unfälle hat nicht unerheblich abgenommen.

Im Jahre 1872 sind 373 Personen getödtet und 821 verletzt, d. i. eine auf 72,398 Personen (1871: 402 getödtet, 845 verletzt, = 1: 60,913).

Bienenstöcke in den Briefbeuteln. Die in den Vereinigten Staaten erscheinenden Zeitungen beklagen sich darüber, daß die Post-Briefbeutel u. a. auch durch Bienenstöcke mit lebenden Bienen, die mit Honig gefüttert und durch Gläser geschützt werden, durch Stiefel und Schuhe, Spezereien und andere unpassende Gegenstände beschwert werden, welche unter dem Schutze des Gesetzes, wonach alle Gegenstände im Gewichte unter vier Pfund — ausgenommen ätzende Flüssigkeiten — zur Beförderung zuzulassen sind, versandt werden können. Diese unförmlichen und lästi-

gen Sachen nehmen den größten Raum in den Postwagen ein und werden wie die Briefe, die doch so schnell als möglich gehen sollen, expedirt. Die Folge derartiger Versendungen per Briefpost ist, daß alle Verbesserungen, welche der General-Postmeister bei dem Postbeförderungssystem zur Ausführung bringen kann, nicht genügen, um eine zweckmäßige, schnelle und zufriedenstellende Uebermittelung für diejenigen Gegenstände zu sichern, welche eigentlich zur Briefpost gehören.

Die Vorschußvereine in Rußland*). Die Verwerthung der Association zur Verbesserung der wirthschaftlichen Lage einzelner Bevölkerungsklassen scheint in Rußland schon seit längerer Zeit bestanden zu haben. Namentlich waren es die Gemeinden der Raskolniki (Dissidenten), welche durch Errichtung von Darlehnskassen zugleich für ihre religiösen Anschauungen Propaganda zu machen suchten. Die Gemeindebanken in dem Bjelostokschen Gouvernement, welche schon vor Einverleibung des letzteren in Rußland bestanden, gewährten ihren Mitgliedern ebenfalls Vorschüsse zum Ankauf von Vieh, landwirthschaftlichen Geräthen und Saatkorn. Ebenso gab es in den Ostseeprovinzen schon 1817—1819 Gemeindekassen, welche gegen Sicherstellung Darlehen zu 6 pCt. bewilligten.

Im Jahre 1820 machte der Kriegsminister Graf Araktschéjew auf seiner Besitzung bei Nowgorod den Versuch, eine Spar- und Vorschußbank für die Bauern zu begründen, welche Spareinlagen annahm und aus diesen, sowie aus der von dem Grafen hergegebenen Subvention von 10,000 Rubeln Vorschüsse, zum Theil ohne Zinsvergütung, gewährte. Alle diese Creditinstitute erwiesen sich jedoch ebensowenig lebensfähig, als die seit 1837 auf den Apanagegütern der Kaiserfamilie und den Domainengütern des Staats errichteten Volksbanken, was zum Theil in der Russischen Gemeindeverfassung, zum Theil in der Mangelhaftigkeit der Organisation der Banken, der Länge der Zahlungsfristen u. s. w. begründet war.

Den ersten, nach Deutschem Muster organisirten Vorschußverein in Rußland errichtet zu haben, ist das Verdienst Swiatoslaw Luginin's, eines größeren Grundbesitzers im Kostromaschen Gouvernement. Derselbe hatte auf seinen Reisen in Deutschland die Geschäftsthätigkeit und den Werth der Vorschußvereine kennen gelernt und faßte den Entschluß, auf seiner aus 40 kleinen Ortschaften bestehenden Besitzung Roschdéstwensk im Kostromaschen Gouvernement einen Vorschußverein zu gründen, um die öconomische, intellectuelle und sittliche Entwickelung der Bewohner dieses rings von Wald umgebenen, dem Verkehre verschlossenen Landstrichs, bei welchen gerade die Isolirung große Apathie, Mangel an Unternehmungsgeist und Hang zum Trunke hatte entstehen lassen, durch eine die Gemeinsamkeit der Interessen fördernde Einrichtung zu heben.

Es gelang ihm, 21 Männer des Bezirks von den Vortheilen eines solchen Vereins zu überzeugen, so daß dieselben den Statutenentwurf unterzeichneten, der im October 1865 die Kaiserliche Bestätigung empfing.

Als Herr Luginin plötzlich mit Tode abging, übernahm dessen Bruder die getreue Ausführung dieser Pläne des Verstorbenen; und schon im Juli 1866 begann der neue Vorschußverein seine Thätigkeit mit 40 Mitgliedern, deren Anzahl sich in Jahresfrist auf 138 erhöhte. Die Operationen des ersten Jahres waren von sehr befriedigendem Erfolge; 4388 Rubel wurden ausgeliehen

---

*) Vergl. Russische Revue II. Jahrg. 12. Hft.

und davon 1962 Rubel zurückgezahlt. Als die Bauern, welche den Verein anfangs mit Mißtrauen angesehen hatten, merkten, daß am Ablaufe des Jahres eine hübsche Dividende sich ergab, und daß die Mitgliedschaft neben dem Vortheil, Geld à 12 pCt. pro anno zu erhalten, noch einen erklecklichen Gewinn einbrachte, schwanden mehr und mehr die Bedenken gegen die neue Einrichtung, und der Verein erlangte immer größere Popularität.

Es dauerte gleichwohl ziemlich lange, bis dieser erste Versuch Nachahmung fand. Der zweite Vorschußverein wurde 1869 zu Fellin in Livland ins Leben gerufen; er hatte zugleich zur Folge, daß die Rechtsverhältnisse der Volkscreditinstitute durch ein Gesetz (vom 29. Juni 1869) geregelt wurden.

Gegen Ende des Jahres 1870 erfuhr die Sache des Volkscredits eine weitere werthvolle Förderung durch die Moskauer landwirthschaftliche Gesellschaft, welche gelegentlich des Congresses Russischer Landwirthe in Moskau einen Ausschuß einsetzte, um ein Musterstatut für die Vorschußvereine Rußlands auszuarbeiten.

Der unter dem Vorsitz des Fürsten Wassiltschikow zusammengetretene Ausschuß hatte seine Aufgabe im Frühling 1871 beendet, und schon im November 1871 fand das dabei ausgearbeitete Programm die Zustimmung der Russischen Regierung.

Gleichzeitig ist die Reichsbank von der Regierung ermächtigt worden, den Vereinen Vorschüsse auf die Dauer von 9 Monaten, gegen Wechsel und gegen den bestehenden Discontosatz, zu gewähren, eine Begünstigung, welche ohne Zweifel ein rascheres Wachsthum der Russischen Vorschußvereine zur Folge haben wird. Am Schlusse des Jahres 1872 belief sich die Zahl dieser Vereine auf 101 mit durchschnittlich 183 Mitgliedern und etwa 13 Rubel Geschäftsantheil pro Mitglied. Die Höhe der im Laufe des Jahres gewährten Vorschüsse belief sich auf rund 1,100,000 Rubel, der Gesammtumsatz auf rund 2,800,000 Rubel.

III. Literatur des Verkehrswesens.

Hydrographische Mittheilungen. Jahrgang I. Herausgegeben vom Hydrographischen Büreau der Kaiserlichen Admiralität. Berlin 1873, in Commission bei E. S. Mittler u. Sohn.

Die Notizen über Veränderungen in den Schifffahrtszeichen, Einrichtung oder Einziehung von Leuchtfeuern, Leuchtschiffen, Baken, Tonnen, Signalstationen, Sturm- und Nebelsignalen ꝛc., welche in früheren Jahren als Beilage des Preußischen Handelsarchivs veröffentlicht wurden, haben sich, der wachsenden Bedeutung unseres Seewesens entsprechend, zu einer Publication entwickelt, deren Inhalt geeignet ist, auch weiteren Kreisen Belehrung und Nutzen zu gewähren.

Nachdem nämlich für jene Mittheilungen seit dem 1. Juli 1870 ein unter dem Titel »Nachrichten für Seefahrer« erscheinendes Organ geschaffen worden war, das von dem Hydrographischen Büreau des Marine-Ministeriums als Beiblatt zum Marine-Verordnungsblatte herausgegeben wurde, begann sich der Inhalt dieser Zeitschrift, namentlich seit der Mitte 1872, durch Aufnahme größerer hydro- und geographischer Mittheilungen, Beschreibungen von Küsten, Inseln, Buchten, Häfen und

Flußmündungen, Segelanweisungen, Vermessungsberichten ꝛc. erheblich zu erweitern. Seit dem Anfang 1873 ist nun für den wissenschaftlichen Theil jener Veröffentlichungen eine besondere Zeitschrift errichtet worden, welche unter der Bezeichnung »Hydrographische Mittheilungen« alle 14 Tage erscheint, und welcher die »Nachrichten für Seefahrer«, nunmehr wiederum ausschließliches Organ für die das practische Seewesen betreffenden Schifffahrtsnotizen, als Beiblatt dienen. Beide Blätter zusammen kosten im halbjährlichen Abonnement 25 Sgr.; sie können aber auch getrennt bezogen werden und kosten alsdann die »Hydrographischen Mittheilungen« 15 Sgr., die »Nachrichten für Seefahrer« 10 Sgr. halbjährlich.

Der jetzt abgeschlossen vorliegende erste Jahrgang der »Hydrographischen Mittheilungen«, ein stattlicher Band von über 300 Seiten, gewährt ein ebenso anziehendes als lehrreiches Bild von dem Eifer, welchen die Leitung der Deutschen Marine für die wissenschaftliche Seite des Seewesens nach den verschiedensten Richtungen zu entfalten bestrebt ist. Unter den die Hydrographie betreffenden Aufsätzen, welche nach Zahl und Umfang die erste Stelle einnehmen, verdienen besonders die Reiseberichte der Officiere unserer Kriegsschiffe hervorgehoben zu werden. Beschreibungen ferner Küsten und Gewässer, insbesondere solcher, deren geographische und hydrographische Verhältnisse noch nicht genügend festgestellt waren, Nachrichten über die Ergebnisse der wissenschaftlichen Erforschungen der Meeresströmungen und der Meerestiefen, zusammenhängende Berichte über ganze Insel- und Ländergruppen aller Welttheile gewähren ein ungemein reichhaltiges Material, für welches auch die Publicationen der anderen seefahrenden Nationen, namentlich die der Englischen und Nordamerikanischen Marinebehörden, in zweckmäßiger Weise benutzt werden. Um die Mannigfaltigkeit und Wichtigkeit der hieher gehörigen Aufsätze anzudeuten, beschränken wir uns darauf, nur einige derselben anzuführen. Wir finden: Beschreibungen der für die Beobachtung des Venusdurchganges passenden Mac Donalds-Inseln im südlichen Indischen Ocean, der Gambiar-, der Savage- und Palmerston-, der Salomons- und der Neu-Hebriden-Inseln im südlichen, sowie der Marschall-Inseln im nördlichen Stillen Ocean; Nachrichten über die Inseln Hainan, Chusan und Typinsan an den Küsten von China, Mindoro in der Philippinen-Gruppe und Dominica in Westindien; Beschreibungen der Häfen Kurrachee in Vorderindien, Autofogasta in Bolivien, Dédé-Agh (Türkei), Chichirivichi (Venezuela), Porto Grande auf den Cap Verdischen Inseln; ferner Mittheilungen über das Rothe Meer, die Donaumündungen und deren Wassertiefen, die Stromverhältnisse in der Straße von Singapore u. a. m.

In zweiter Linie ist der Inhalt des Blattes der Meteorologie gewidmet, welche durch Mittheilung zahlreicher und werthvoller Beobachtungen und Studien über die klimatischen Verhältnisse, über Stürme, Cyclonen, Gefrier- und Aufthauzeiten aus den verschiedensten Theilen der Erdoberfläche vertreten wird. Auch hier nennen wir nur einige von den dies wichtige Gebiet betreffenden Mittheilungen: Ueber Klima und Meteorologie der Torresstraße, klimatische und nautische Verhältnisse von Vigo in Spanien, allgemeine Charakteristik des Klimas der Azoren, über die klimatischen Verhältnisse in Lima; dann meteorologische Beobachtungen in Japan, Meteorologisches und Hydrographisches über die Westküste von Afrika; vergleichende Betrachtungen über die klimatischen Verhältnisse der beiden Polarzonen; über Cyclonen im südlichen Indischen Ocean, über einen Drehsturm (Teifun), welche die Deutsche Corvette »Nymphe« im Juli 1873 in den Chinesischen Gewässern zu bestehen hatte.

Mit besonderer Sorgfalt pflegen die »Hydrographischen Mittheilungen« das Studium der Gesetze und Erscheinungen des Magnetismus, indem sie Reihen von Beobachtungen über Veränderungen in der Abweichung des Compasses und andere auf den Erdmagnetismus bezügliche Untersuchungen publiciren, und die besondere Wichtigkeit dieser Forschungen für die Theorie und Praxis des Seewesens eindringlich hervorzuheben bemüht sind.

Aus dem literarischen Theile der Zeischrift erwähnen wir endlich noch den warm geschriebenen Nekrolog des berühmten Amerikanischen Meeres-Erforschers, des Commodore M. F. Maury, von dessen bahnbrechender Schrift Physical Geography of the Ocean gerühmt wird, daß kein Werk über diesen Gegenstand vor und nach diesem einen so mächtigen Antrieb zur Forschung der Meereskunde gegeben hat.

Das Postarchiv behält sich vor, den für weitere Kreise wichtigen Inhalt der »Hydrographischen Mittheilungen« gelegentlich durch Auszüge zu veranschaulichen.

IV. Zeitschriften-Ueberschau.

Es enthalten:

1) Allgemeine Mittheilungen aus dem Gebiete des Telegraphenwesens. Beilage zum Amtsblatt der Deutschen Reichs-Telegraphenverwaltung. Nr. 3. Berlin, April 1874:
   1) das Gegensprechen. Von W. H. Preece.
   2) Behandlung der Meidingerschen Elemente, von Becher II.
2) Deutsche Monatshefte. Zeitschrift für die gesammten Culturinteressen des Deutschen Vaterlandes. II. Jahrgang 1874. Band III. Heft 4.
   1. Christian Daniel Rauch und das Denkmal der Königin Luise von Preußen. 2. Eine Deutsche Nationalbibliothek. 3. Die Deutschen Zettelbanken. 4. Die Kirche zu Marienhafe in Ostfriesland. 5. Zur Literatur über den Norddeutschen Bund und das Deutsche Reich. IV. 6. Stuttgarts neueste Kunstschriften. 7. Systematische Uebersicht der wichtigsten auf dem Gebiete des Deutschen Handels- und Wechselrechts ergangenen Entscheidungen, Rescripte 2c. einschließlich der Literatur der darauf bezüglichen Abhandlungen. IV. 8. Chronik des Deutschen Reichs. 9. Monatschronik für Januar 1874. England. Rußland. Amerika. 10. Literatur. 11. Eingegangene literarische Neuigkeiten.
3) Zeitschrift des Königlich Preußischen Statistischen Büreaus. Redigirt von dessen Director, Dr. Ernst Engel. 13. Jahrgang 1873. Heft III. IV.
   Durchschnittspreise der wichtigsten Lebensmittel für Menschen und Thiere in den bedeutendsten Marktstädten der Preußischen Monarchie vom August 1872 bis Juli 1873. Die Schiffsunfälle an den Küsten des Preußischen Staates in den Jahren 1867—72. Die Sterblichkeit an Lungenschwindsucht unter den bei den Deutschen Lebensversicherungs-

Gesellschaften Versicherten. Heimathssinn und Wandertrieb der Bevölkerung des Preußischen Staates. Die Verwaltung des Königlich Statistischen Büreaus in Berlin im Jahre 1873. Uebersicht der gegenwärtig für den Landkrieg verfügbaren Streitkräfte der Europäischen Staaten, Egyptens und des Asiatischen Rußlands, verglichen mit den anfangs des Jahres 1859 bestandenen, mit 2 Tafeln graphischer Darstellungen in Farbendruck. Die definitiven Ergebnisse der Viehzählung im Preußischen Staate am 10. Januar 1873. Die gewaltsamen Todesfälle und Verletzungen im Preußischen Staate während der Jahre 1869—72. Die Beschlüsse des VIII. internationalen statistischen Congresses zu St. Petersburg im August 1872 und seiner permanenten Commission in Wien im August 1873. Literaturanzeigen. Besondere Beilage.

4) Magazin für die Literatur des Auslandes. Nr. 15 vom 11. April 1874.

Deutschland und das Ausland. Zur socialen Reform. Unterrichtswesen und Frauen-Erziehung. Neulateinische Literatur. Aloysia Sigaea. England. Von der Englischen Bühne. Der Schulkrieg in England. Frankreich. Wähler und Steuerpflichtige. Belgien. Zur Münzfrage. Rußland. Quirinus Kuhlmann. Afrika. Expedition nach Inner-Afrika. Kleine literarische Revue. Französisches polytechnisches Lesebuch von Baumgarten. Karl Hillebrand. Der Philosoph von Rumpelsbach. Geschichte des Preußischen Volksschulwesens.

5) Revue des deux Mondes, 1er Avril 1874, Paris.

I. Les Russes à Sébastopol pendant la campagne de Crimée, d'après les documens publiés sous les auspices du Césarévitch, par M. Alfred Rombaud. II. Le violon de Job, scènes de la vie Bréhataise, par M. Th. Bontzon. III. Jean de Barnefeld à propos du nouvel ouvrage de M. Motley, par M. Auguste Laugel. IV. L'Impératrice Livie et la fille d'Auguste, par M. Henri Blaze de Boury. V. Impressions de voyage et d'art, par M. Émile Montégut. VI. Les Origines de la marine moderne, par M. le viceamiral Jurien de la Gravière. VII. Les Chemins de fer de l'Etat en Autriche. Le banat de Temesvar, par M. Bailleux de Marisy. VIII. Chronique de la quinzaine. IX. Théâtre français. X. Bulletin bibliographique.

Im Auftrage des Kaiserlichen General-Postamts herausgegeben von Dr. Kayßler.

Berlin, Verlag und Druck der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. v. Decker).

Deutsches Postarchiv.

Beiheft

zum

Amtsblatt der Deutschen Reichs-Postverwaltung.

№ 8. Berlin, April. 1874.

I. Actenstücke und Aufsätze.

31. Das Postanweisungs-Verfahren in den Vereinigten Staaten von Nordamerika.

Von Herrn Posteleven Stoffregen in Cöln.

Der in Nr. 20 des Postarchivs vom Jahrgange 1873 unter dem Titel: »Das Postwesen der Vereinigten Staaten im Jahre 1871/72« veröffentlichte Auszug aus dem jährlichen Verwaltungsberichte des General-Postamts zu Washington constatirt neben einem in allen Zweigen des dortigen Postwesens bemerkbar gewordenen Aufschwunge ganz besonders einen in die Augen fallenden bedeutenden Zuwachs des Postanweisungs-Verkehrs.

Bei den in Amerika bestehenden Verhältnissen ist dies leicht erklärlich. Das Institut der sogenannten »Fahrpost« kennt man dort nicht. Die Recommandation bleibt also das einzige Verfahren, um Gelder und Effecten in natura zu verschicken.

Wie unsicher jedoch auch dieses Mittel ist, beweist die in obengenanntem Artikel angegebene große Zahl von Verlustfällen bei derartigen Sendungen, beispielsweise 2305 in einem Jahre. Dieser Gesichtspunkt ist es denn auch gewiß hauptsächlich gewesen, der die dortige Postverwaltung bei der Einrichtung des Baarzahlungs-Verkehrs (money-order-system) geleitet hat. Möglich immerhin, daß auch der finan-

zielle Punkt hierbei nicht unberücksichtigt geblieben ist. Hat doch dieses Institut, wie uns der General-Postdirector in seinem Verwaltungsberichte sagt, in einem Rechnungsjahre einen baaren Ueberschuß von nahezu 106,000 Dollars aufzuweisen. Einen wie großen Werth aber auch die Verwaltung auf eine möglichst allgemeine Durchführung dieses Verfahrens legt, geht aus einer im Jahre 1871 an die Vorsteher der Postanstalten ergangenen General-Verfügung hervor, worin dieselben dringend aufgefordert werden, dem Publicum die Vortheile dieses Instituts bei jeder Gelegenheit klar zu machen und dasselbe in dessen Anwendung möglichst zu unterstützen.

In den Vereinigten Staaten hat nicht eine jede Postanstalt, wie bei uns, das Recht, Gelder auf Postanweisungen anzunehmen, oder solche auszuzahlen. Zu diesem Zwecke sind besondere Postanweisungs-Büreaus (money-order-offices) in Wirksamkeit getreten. Dieselben zerfallen wieder in solche erster und zweiter Klasse. Der Unterschied ist jedoch lediglich der, daß die letzteren keine selbstständige Kasse führen, sondern ihre im Laufe des Tages angesammelten Gelder stets an die Büreaus erster Klasse abführen müssen. Bei größeren zu erwartenden Auszahlungen haben sie ihr Geld ebenfalls von dort zu entnehmen. Es ist dieses etwa das Verhältniß, welches in Deutschland zwischen den Postagenturen und den betreffenden Abrechnungs-Postanstalten besteht.

Der Maximalsatz für eine Postanweisung ist auf 50 Dollars, etwa 70 Thlr., festgesetzt. Das Porto beträgt für eine Summe

bis 10 Doll.	....	5	Cents	=	2 Gr.
von 10 » 20 »	....	10	»	=	4 »
» 20 » 30 »	....	15	»	=	6 »
» 30 » 40 »	....	20	»	=	8 »
» 40 » 50 »	....	25	»	=	10 »

ist also bedeutend höher, als bei uns.

Um einen Mißbrauch des Postanweisungs-Instituts zu verhüten, ist die Bestimmung getroffen worden, daß man an einem Tage bei einer Postanstalt für denselben Adressaten nicht mehr als 3 Anweisungen im Gesammtbetrage von 150 Dollars einzahlen darf. Es ist dies eine Vorschrift, die in ähnlicher Weise auch in Artikel 16 des zwischen der Deutschen Postverwalturg und der Postverwaltung der Vereinigten Staaten von Amerika abgeschlossenen Uebereinkommens, betreffend den gegenseitigen Austausch von Postanweisungen, Aufnahme gefunden hat.

Auch in den Vereinigten Staaten ist zu den Geldanweisungen lediglich ein von der Verwaltung vorgeschriebenes Formular zu verwenden.

Was nun die Art und Weise der Einzahlung und Aushändigung des Geldes selbst anbelangt, so ist dieselbe eine von dem bei den Deutschen Postanstalten beobachteten Verfahren vollständig abweichende. Es hat dies seinen hauptsächlichsten Grund wohl darin, daß in Amerika die Einrichtung der Briefbestellung noch bei weitem nicht überall durchgeführt ist. Zur Sicherheit der Verwaltung sowohl, als auch im Interesse des Absenders und des Adressaten haben daher alle möglichen Vorkehrungen getroffen werden müssen, die den practischen Dienst allerdings erheblich erschweren, die aber dort ebenso nothwendig sind, wie sie bei uns entbehrlich sein würden.

Hat jemand die Absicht, Geld auf Postanweisung zu verschicken, so erbittet er sich vorerst von dem Beamten des Money-order-Office ein Formular, die sogenannte »form of application«. Dasselbe ist von dem Absender eigenhändig aus-

zufüllen, und zwar muß dasselbe dem Vordrucke gemäß den Namen und Wohnort des Adressaten, des Absenders und die einzuzahlende Summe enthalten. Eine Ausfüllung dieses Formulars seitens des annehmenden Postbeamten ist nur dann gestattet, wenn der Absender des Schreibens unkundig ist, in welchem Falle dem letzteren durch nochmaliges Vorlesen der Eintragung Ueberzeugung von deren Richtigkeit verschafft werden muß. Nach den in dieses Formular aufgenommenen Notizen fertigt alsdann der Annahmebeamte selbst die Geldanweisung (money-order) und ebenso noch ein drittes Formular, den Avis, the advice für das Money-order-Office des Bestimmungsortes aus.

Die eigentliche Anweisung, die nur die Adresse des Empfängers, sowie die eingezahlte Summe enthält, bekommt der Absender nach Entrichtung des Geldes und des stets baar zu erlegenden Portos zurück, um sie unter Couvert dem Adressaten zuzusenden. Der Avis dagegen wird von Seiten der Aufgabe-Postanstalt, die ihn in das Annahmebuch für Postanweisungen (Register of Orders Issued) eingetragen hat, mit nächster Post auf dienstlichem Wege dem Anweisungsbüreau des Bestimmungsortes übermittelt. Money-order sowohl wie der advice müssen vor der Absendung mit einem deutlichen Abdruck des Aufgabestempels, mit der Unterschrift des Postmeisters sowie mit den gleichlautenden Nummern des betr. Annahmebuches versehen sein.

Die von dem Absender ausgefüllte »form of application« verbleibt bei der Aufgabeanstalt, um bei etwaigen Reclamationen stets auf dieselbe zurückgehen zu können.

Jede Verzögerung in der Absendung des Avises, die den unangenehmsten Aufenthalt bei der Auszahlung des Geldes zur Folge haben kann, wird streng bestraft, im Wiederholungsfall sogar mit Entlassung des Schuldigen.

Ist der Adressat richtig in den Besitz der Money-order gelangt, so kann er dieselbe bei dem Postamte, auf welche sie lautet, zur Zahlung präsentiren.

Der Beamte des Büreaus, von dem Zahlung verlangt wird, hat die Order, welche, wie schon gesagt, deutlich gestempelt und unterschrieben sein muß, mit dem ihm bereits zugegangenen Avise genau zu vergleichen, auch sich, bevor er zahlt, die sichere Ueberzeugung von der Identität des sich Meldenden mit dem Adressaten auf jede ihm zustehende Weise zu verschaffen. Eine Haupthandhabe bietet ihm hierzu die schon erwähnte Vorschrift, daß die Order den Namen des Absenders nicht tragen darf. Der richtige Adressat muß also auf brieflichem Wege hiervon Kenntniß erhalten haben. Weiß die für den Adressaten sich ausgebende Person diese unbedingt nöthigen Mittheilungen nicht zu machen, oder ist dieselbe auch sonst nicht genügend legitimirt, so muß der Beamte die Zahlung sistiren, und sich zur Aufklärung der Sache schleunigst mit der Absendungs-Postanstalt ins Benehmen setzen. Sollte etwa durch ein Verschulden der letzteren oder aus sonstigen Gründen bei Präsentation einer Order der zugehörige Avis noch nicht eingegangen sein, so ist derselbe sofort zu reclamiren, und erst nach Eingang desselben kann gegen Rückgabe der quittirten Money-order Zahlung an den Adressaten erfolgen. Derartige Fälle sind stets dem vorgesetzten Money-order-Department in Washington zu melden.

Sobald die Zahlung einer Order stattgefunden, ist die Order sowohl als der Avis mit dem Aufgabe-Tagesstempel zu versehen, und in dem Ankunftsbuche für Postanweisungen, Register of Orders Received, in das der Avis bereits bei dem Eingange eingetragen sein muß, der Vermerk »Bezahlt« zu machen. Advice

und Order sind demnächst, nach den Tagen der Auszahlung und nummernweise geordnet, aufzubewahren.

Um dem Publicum Gelegenheit zu geben, sich darüber zu orientiren, auf welches Money-order-Office eine Anweisung gezogen werden muß, ist seitens der Postverwaltung ein Verzeichniß der im Gebiete der Union bestehenden Offices herausgegeben worden. Auch ist den Postanstalten die Pflicht auferlegt, die Absender über etwaige noch bestehende Zweifel bereitwilligst aufzuklären. Ist dennoch durch Verschulden des Absenders in der Angabe des zur Zahlung berechtigten Postamtes ein Irrthum vorgekommen, so muß gegen Rückgabe der quittirten Order von der Aufgabe-Postanstalt eine neue ausgefertigt werden, für welche die Portogebühren nochmals zu entrichten sind. Wünscht dagegen der Absender aus irgend einem Grunde die Rückzahlung des Geldes an ihn und die Sistirung der Zahlung beim Bestimmungsorte, so ist das Money-order-Office berechtigt, diesem Wunsche zu entsprechen, vorausgesetzt, daß die betreffende Order nicht älter als ein Jahr ist, und auf der Rückseite nicht mehr als ein Indossament (d. h. Uebertragung an einen Zweiten) trägt. Es ist dies letztere ein bei uns nicht vorgesehener Fall, der nachher noch nähere Erörterung findet. Sollte zu der Zeit, wo die Rückzahlung verlangt wird, der Avis schon ababgesandt sein, so hat die betreffende Postanstalt das Office des Bestimmungsortes umgehend auf einem zu diesem Zwecke besonders vorgeschriebenen Formulare von der Rückzahlung zu benachrichtigen. Im entgegengesetzten Falle ist der Avis der vom Absender quittirt zurückgegebenen Order beizuheften und mit der wöchentlichen Abrechnung an den Superintendent des Money-order-System in Washington einzusenden.

Die Nachsendung von Postanweisungen auf Wunsch des Absenders wie Adressaten ist ebenfalls gestattet.

Wenn eine Postanweisung dem Absender oder dem Adressaten abhanden gekommen ist, so kann seitens des Money-order-Department, aber auch nur von diesem, auf einen desfallsigen Bericht einer Postanstalt ein Duplicat portofrei ausgefertigt werden. Jedoch muß zuvor eine Bescheinigung der beiden in Frage kommenden Money-order-Offices beigebracht werden, daß die als verloren bezeichnete Anweisung weder gezahlt noch zurückgezahlt ist.

Je nach Wunsch des Reclamanten kann das Duplicat auf den Namen des Absenders, des Adressaten oder des Indossatars ausgestellt werden.

Nach §. 4 des Gesetzes vom 12. Juni 1866 wird eine jede Postanweisung, die im Laufe eines Jahres, von ihrer Ausstellung an gerechnet, nicht realisirt worden ist, ungültig, und darf später die Zahlung derselben selbstständig durch die Postanstalten nicht mehr erfolgen. Um dennoch die Realisation einer derartigen Anweisung nachträglich bewirken zu können, muß der Inhaber einer solchen dieselbe an das Post-Office-Department einsenden lassen, welches ihm demnächst ein gültiges Duplicat zufertigen wird. Die Postanstalten müssen mindestens einmal in der Woche ihr Ankunftsbuch für Postanweisungen zu diesem Zwecke revidiren und falls ungültig gewordene Anweisungen vorhanden sind, eine Nachweisung derselben mit den zugehörigen Avisen am Ende der Woche der vorgesetzten Behörde einschicken.

Eine von den Deutschen Bestimmungen über das Postanweisungswesen völlig abweichende und denselben in keiner Weise auch nur annähernd entsprechende Vorschrift ist die bereits oben erwähnte Bestimmung über die Indossirung einer Money-order. Hiernach hat jeder Adressat einer Order das Recht, die Order selbst sowie

damit die Befugniß, das Geld auf dieselbe zu heben, einmal an eine zweite Person zu übertragen. Diese Uebertragung hat schriftlich auf der Rückseite der Anweisung unter genauer Angabe des Indossatars durch den ersten Besitzer der Order (Indossant) stattzufinden. Bei Realisirung derartiger Anweisungen müssen die Postanstalten besondere Vorsicht anwenden. Sie müssen sich die genaue Ueberzeugung verschaffen, daß das Indossament wirklich vom Adressaten vollzogen ist und daß die Unterschrift des Indossatars die richtige ist. In zweifelhaften Fällen können sie von dem Letzteren einen Nachweis seiner Identität verlangen.

Uebrigens existirt auch in Amerika die Berechtigung, durch eine gerichtlich bescheinigte Vollmacht, deren beglaubigte Abschrift der Postanstalt einzuhändigen ist, eine zweite Person zu ermächtigen, rechtsgültig über eingelaufene Gelder zu quittiren.

Was nun endlich die rechnungsmäßige Behandlung der eingezahlten und ausgezahlten Postanweisungen betrifft, so werden wenige Worte genügen, uns dieselbe klar zu machen.

Das Rechnungswesen hierbei ist ein sehr einfaches, da nur die im Laufe des Tages eingezahlten oder realisirten Orders, sowie die Gebühren für erstere einen Gegenstand der täglichen Abrechnung bilden.

Allwöchentlich am Sonnabend Abend hat der Vorsteher eines Money-order-Office in seinem Kassenbuche mit dem Money-order-Office des Post-Office-Department in Washington abzurechnen. Eine Abschrift hiervon nebst Abschriften der zugehörigen Register, sowie die realisirten Anweisungen sind an demselben Tage an obige Behörde einzusenden, welche dort die Stelle der Deutschen Ober-Postkassen und des Control-Büreaus der Postanweisungen zugleich vertritt. Im Falle keine Einzahlungen und Auszahlungen in der Zeit von Montag Morgen bis Sonnabend Abend (Sonntags ist der Money-order-Betrieb völlig eingestellt) stattgefunden haben, sind Vacat-Nachweisungen einzuschicken.

Für jedes Office ist durch den General-Postmeister ein gewisser Reservefonds festgesetzt, der als eiserner Bestand stets vollzählig gehalten werden muß. Der bei der wöchentlichen Abrechnung sich herausstellende Ueberschuß über diese Summe ist an das Post-Office-Department abzuführen.

Dies wären in kurzer Uebersicht etwa die in dem Gebiete der Union geltenden Bestimmungen über den Postanweisungs-Verkehr. Natürlich bestehen nebenbei noch manche Specialvorschriften, die aber hier, gerade ihrer nur in besonderen vereinzelten Fällen eintretenden Gültigkeit wegen, unerwähnt bleiben dürften.

Auf dieser Grundlage hat sich der Amerikanische Postanweisungsverkehr zu der Höhe entwickelt, die er jetzt erreicht hat. In Erkenntniß seiner Wichtigkeit für das weite Gebiet der Union ist die Postverwaltung der Vereinigten Staaten bemüht, durch Einrichtung neuer Money-order-Offices die allerdings noch kleine Zahl derselben (2775 auf 150,000 □Meilen) zu vergrößern, um den Wünschen des Publicums auch in dieser Weise gerecht zu werden.

32. Beitrag zur Geschichte des Postwesens in Schleswig-Holstein*).

Von Herrn Prediger J. A. M. Mensinga in Friedrichstadt a. d. Eider.

Neulich hatte ich Veranlassung, in alten Bescheiden Untersuchungen anzustellen über das Postwesen unserer Stadt. Das Resultat überraschte mich. Es ist ein Beitrag zur Geschichte des Postwesens im Norden, deshalb wichtig, weil die Quellen derselben in der hier vorliegenden Zeit nicht reichlich fließen, ein Zeugniß, daß auch hier, sowie überall im Bereich der Hansa, das Postwesen ursprünglich nicht als Regal betrachtet, nicht vom Regal ausgegangen ist, sondern von den Städten oder den Handelsgesellschaften. Für uns Friedrichstädter mag es interessant sein, daß wir die Ehre haben, daß unser Stadtpostwesen das nächstälteste, in einer Beziehung das älteste in unsern Herzogthümern ist.

Schon gleich nach der in 1621 angefangenen Stiftung der Stadt richtete der Magistrat sein Augenmerk auf diesen wichtigen Gegenstand. Im März 1623 wurde deliberirt über die Art und Weise, wie dasselbe einzurichten. Im Februar 1625 wurde der erste Bote auf Hamburg angestellt. Das Postwesen war hier damals noch im Entstehen begriffen. Nach Schlegel, Staatsrecht des Königreichs Dänemark und der Herzogthümer Schleswig-Holstein und Lauenburg, Th. 1 S. 503, war die durch Königliche Verordnung vom Decbr. 1624 organisirte Post von Kopenhagen auf Hamburg die Erste hier zu Lande. Hegewisch nennt in seiner Geschichte Schleswig-Holsteins von 1645—1694, S. 26, die Königl. Verordnung für die Kopenhagen-Hamburger Post vom Novbr. 1653 als die Erste; er muß also entweder die Verordnung von 1624 nicht gekannt haben, oder diese Post muß, wenigstens was die Herzogthümer betrifft, eingegangen sein, so daß er die Meldung derselben nicht nöthig fand. Letzteres ist sehr wohl möglich; es würde wohl der mehrjährigen Occupation des Landes, bald durch Kaiserliche, bald durch Schwedische, beide dem König, nicht dem Herzog, feindliche Truppen zuzuschreiben sein. — Aus dem Schweigen der beiden Verfasser über anderweitige Posteinrichtungen in den Herzogthümern ziehe ich den Schluß, daß keine solche bestanden, also die Friedrichstädter die erste solche gewesen. — Die Norwegische und Schwedische Post bestand zwar schon seit 1612, kam aber den Herzogthümern nicht zu gute, obgleich sie ihren Weg durch dieselben nahm. Die in 1653 organisirte Post war Königliches Eigenthum, aber durch den König in Lehn gegeben an Povel Klingenberg, der sie in 1685 an Graf Gyldenlöve verkaufte. Klingenberg, ein genialer Mann, hatte übrigens, ebenso wie die Taxis in Deutschland, große Verdienste um das Postwesen. — In 1653 wurde auch, neben der Briefpost, auf derselbigen Linie, eine ebenfalls Königliche Fahrpost, für Personen und für Baarschaften eingerichtet (Dänisch »Messagerer« genannt, ebenso wie in Frankreich die Messageries).

Die Post von 1624 war, obgleich unter Königlichem Schutz, doch Eigenthum der Kopenhagener Handelsgesellschaften, die auch die Anstellung der Directoren und der Postboten hatten. Sie wurde durch dazu verpflichtete Bauern, ebenso wie noch

*) Mit Zustimmung des Herrn Verfassers aus dem »Eiderstädter und Stapelholmer Wochenblatt« hier aufgenommen.

heute in Norwegen, zu Wagen von Stadt zu Stadt befördert. In jeder größeren Stadt war ein Bürger als Postmeister angestellt, der aus dem Porto (mit $\frac{1}{3}$) salarirt wurde. Sie besorgten die Correspondenz der abseits belegenen Oerter vermittelst Fußboten, hin und her. — Die Post folgte, von Kolding her, der Landstraße, berührte also den östlichen Theil Schleswigs und den mittleren Theil Holsteins.

Unsere Friedrichstädter Post ging durch Dithmarschen, über Meldorf und Itzehoe, verschaffte also auch diesem ansehnlichen Landestheil, sowie unserem eigenen Eiderstädt die Wohlthat der Briefbeförderung. Ich habe zwar keine directe Beweise, ausgenommen von Tönning, daß die anderen Städte keine eigene Correspondenz hatten, aber aus dem Obengesagten geht zur Genüge hervor, daß sie keine andere Gelegenheit hatten, als den Anschluß vermittelst Fußboten an die Kopenhagener Post.

Die Post besorgte auch Güter (über deren Verzollung in Itzehoe Verwickelungen stattgefunden haben). Das können aber nur leichtere Packete gewesen sein, denn für schwerere hatte man gar zu gute Schiffsgelegenheit, namentlich indem im Juli 1625 eine regelmäßige Fähre auf Hamburg von Stadtswegen mit eigens bestellten Schiffern eingerichtet ward. In 1632 wurde auch eine Fahrpost auf Schleswig für Briefe, Personen und Güter eingerichtet.

Die Stifter unserer Stadt kannten das Postwesen und dessen Segnungen schon längst aus Erfahrung und es ist nicht zu verwundern, daß sie hier dasselbe nicht entbehren mochten. In Holland war schon in 1516 Franz von Thurn und Taxis, dessen Sohn ihm im Amte folgte und dessen Enkel der Freiherr Leonhard in 1615 vom Kaiser Matthias die Belehnung mit dem erblichen Reichs-Generalpostmeisteramt bekam, von Kaiser Maximilian zum »Niederländischen Postmeister« ernannt, somit das Postwesen in voller Entwickelung, obgleich es, seit dem Abfall von Spanien, ganz in die Hände der Städte gekommen war. — Uebrigens hatte auch Hamburg schon längst als Hansestadt seine Correspondenz mit den anderen Hansestädten, die östlich bis Königsberg, westlich bis Amsterdam, auch südlich bis Nürnberg reichte.

Das Porto war, für damalige Verhältnisse, durchaus nicht billig. Es wechselte anfangs, 5, 4, 3 Sch., seit 1614 war es, bleibend, 4 Sch., groß und klein, während es von Kopenhagen nach Hamburg, für den einfachen Brief, in 1624 8 Sch. Dän. Crt. (= 4 Sch. Schlesw.-Holst. Crt.), in 1653 bis 1800 12 Sch., für den doppelten 16, resp. 24 immer Dän. Crt. betrug. — Billiger scheint mir die Fahrpost auf Schleswig (5 Meilen), à Person 1 und 2 Mark Crt., je nach der Anzahl, (bis 8), und für Güter, unter 100 Pfd. 12 Sch., unter 50 Pfd. 8 Sch., unter 30 bis herab zu 15 Pfd. 6 Sch. (Leichtere und Briefe finde ich nicht.)

Die Hamburger Post fuhr anfangs einmal wöchentlich hin und zurück. In 1645 stellten auch die Hamburger Kaufleute ihrerseits einen eigenen Briefboten auf Friedrichstadt an; seitdem ging die Post zweimal pro Woche.

Wichtig für die Geschichte des Postwesens ist die Thatsache, daß dasselbe ganz in Händen unseres Magistrats war. Die Boten wurden von demselben angestellt, vereidigt und besoldet; mußten Stadtbürger sein, und städtische Bürgen stellen, später Caution in Händen des Magistrats, welche in 1647 auf 1200 Thlr. Schlesw.-Holst. Crt. gebracht wurde. Der Herzog übte kein Postregal aus.

Das konnte aber nicht ausbleiben. Der Conflict wurde mit einem eigenthümlichen Umweg eingeleitet. In 1668 hatte der Magistrat einen gewissen Stanning Jansen zum Boten angestellt. Magistrat und Bürgerschaft aber standen sich damals sehr schlecht gegen einander und hatten mehrmals Streitigkeiten. Die Ernennung

des Boten gefiel der Letzteren nicht, sie appellirte an den Herzog, dieser gab dem von ihr vorgeschlagenen Arrien Cornils das Mandat und der Magistrat mußte demselben »Parition leisten.«

In 1683 stellte der Herzog »zur besseren Unterhaltung der Correspondenz zwischen Hamburg, Dithmarschen und Eiderstädt«, wie es in dem Mandat heißt, seinen »Medalier« Brener zum Postinspector an. Eine specielle Veranlassung hat er dazu vielleicht gehabt in dem Umstand, daß er während des Krieges (oder Kriegszustands) seit 1675 bis 1689 in Hamburg wohnte. Und noch im März 1684, also kurz vor der Sequestration Schleswigs, die im und nach Mai d. J. stattfand, hatte der Magistrat auf Befehl des Herzogs einen Hamburger, Johann Dalen, als Boten und zu dem Zweck auch als Friedrichstädter Bürger annehmen müssen. Bei der Sequestration, durch welche auch das bisher Herzogliche Friedrichstadt unter die Königliche Gewalt kam, ist der Magistrat wohl in anderen Dingen in die Enge gekommen, weil der Herzog fortfuhr, von Hamburg aus zu regieren, wenigstens Befehle zu geben; auf das Postwesen aber finde ich nicht, daß die Königliche Regierung die Hand gelegt habe. Es war übrigens auch wesentlich rein städtisch; der Bote stand in Eid und Pflicht des Magistrats und unter dessen unmittelbarer Controle.

Nach seiner Restauration, die in 1689 stattfand, zog Herzog Christian Albrecht die Zügel des Regals straffer an. In 1692 richtete er eine eigene Herzogliche »reitende Post« auf Hamburg ein und befahl, die Briefe allein mit dieser Post zu versenden. Lange haben die Städte Friedrichstadt und Tönning, ich vermuthe auch Husum, welches auch bei der fahrenden Post interessirt war und wo der Bote auch eine Caution stellen mußte, gegen jenes Privilegium der reitenden remonstrirt und appellirt, namentlich seitdem Christian Albrecht in 1694 gestorben und sein Nachfolger Friedrich, anfangs wenigstens, sich den Städten günstiger zeigte.

Wie und wann dieser Conflict damals beendet ist, habe ich nicht finden können. Wahrscheinlich haben die neuen Königlichen Verordnungen auf das Postwesen, im Anfang des 18. Jahrhunderts, in dessen 21. Jahre ganz Schleswig für immer unter die Dänische Herrschaft kam, ihren Einfluß auf denselben gehabt. Nur so viel weiß ich, daß noch in unserer Zeit, bis zur Erbauung der Eisenbahnen, die in dem Postwesen so viel Veränderungen brachten, beide, sowohl die reitende als die fahrende Post auf Hamburg, jede einmal wöchentlich hin- und zurückgingen; beide waren Königliche.

Widerlich war es mir übrigens, zu lesen, daß die Stadt in 1695 dem vom Herzog angestellten Boten den Dienst für 500 Thlr. abkaufte, und daß die Regierung die Höhe dieser Summe, die der Stadt anfangs zu hoch schien, selbst bestimmte. Das Postwesen wurde also rein und blos als eine Einnahmequelle betrachtet. Freilich, so ist das Postwesen damals und noch lange nachher, selbst noch bis an unsere Zeit, betrachtet. Erst unserer, der allerneuesten Zeit gehört das Verdienst an, die Sache richtig einzusehen und das ganz entgegengesetzte Princip zu befolgen; ich brauche für Deutschland den hochverehrten Namen nicht zu nennen.

Den Klingenberg, der sein Amt für 12,000 Thlr. an Gyldenlöve verkaufte, habe ich oben schon genannt. Die Platen in Hannover verkauften das ihrige noch in 1736, freilich viel besser an den Staat selbst. Es war übrigens auch ein werthvolles »Lehngut«, von allen »guten Lehnen« wohl das Beste; sowie noch heute an den colossalen Taxis'schen Besitzungen wohl die nächstgroße der mediatisirten zu sehen ist. — Indessen lag die Sache hier mit jenem Abkauf noch anders, ganz und

gar nicht honorabel für die Regierung, weil der Abgekaufte sich noch keinerlei Verdienst um das Postwesen, sowie die Genannten erworben hatte. Allein, das darf uns nicht Wunder nehmen in unserem Lande, dessen Herzog, der obengenannte Friedrich, die Administration seines Landes mit dem gesammten Soll und Haben ganz gemüthlich an einen fremden Abenteurer, der das Land, wenn es länger gebauert, total zu Grunde gerichtet hätte, verpachtete, und selbst, statt die hohen Pflichten seines Amtes in Person wahrzunehmen, den Tod in fremden Kriegen suchen ging.

---

33. Geschäftsbericht des Schweizerischen Bundesrathes über das Schweizerische Postwesen im Jahre 1873.

Im Jahr 1873 sind 34 neue Postbüreaus und 59 neue Ablagen entstanden. Bei 76 Ablagen wurde der Geldanweisungsdienst neu eingeführt, so daß sich Ende 1873 1465 Poststellen mit diesem wichtigen Dienstzweige befaßten. Das fest angestellte Postpersonal vermehrte sich um 271 Personen.

Die Revision der früheren Verordnung, betreffend die Bildung und Verwendung von Postaspiranten, ist mit dem Bundesrathsbeschluß vom 25. Juni 1873 nunmehr abgeschlossen, und zwar wesentlich im Sinne befriedigender Ergänzung des Postpersonals.

Die jetzigen Bedingungen der Vorbereitung und Anstellung unterscheiden sich von den früheren hauptsächlich in folgenden Punkten*):

1) Die Altersgrenze für die Aufnahme von Postlehrlingen wurde von 25 auf 30 Jahre erhöht.
2) Aufnahme von Frauenspersonen findet nur statt, »insofern für geeignete postdienstliche Verwendung der Frauenspersonen Gelegenheit geboten ist.«
3) Die Prüfung und die damit verbundene Antragstellung, betreffend die Wahl der Lehrlinge, wird für das ganze Schweizerische Postgebiet von zwei hierfür ständig gewählten Beamten unter Beiziehung des betreffenden Kreis-Postdirectors besorgt. Es wird dadurch eine gleichmäßige Beurtheilung der Bewerber ermöglicht.
4) Die Dauer der Lehrzeit wurde von 12 auf 18 Monate erhöht, die Probezeit dagegen von 6 auf 3 Monate reducirt.
5) Die Entschädigung der Lehrlinge ist wesentlich verbessert worden. Das Taggeld der Aspiranten wurde auf 3 Fr. 50 Ct. bis 4 Fr. festgesetzt, was die Ausgaben der Verwaltung jährlich um 50,000 Fr. vermehrt. Es hat aber dieser Umstand die Qualität der Bewerber ziemlich verbessert, und es fanden sich auch der Zahl nach hinlänglich Bewerber. Auf 100 Postlehrlingsstellen meldeten sich 569 Bewerber, darunter 85 Frauenspersonen. 121 Bewerber wurden angenommen. Von 59 Bewerbern erhielten 56 Patente, darunter 12 Frauenzimmer.

Gegenwärtig giebt es 43 patentirte Aspiranten. (9 Frauenzimmer.)

---

*) Vergl. die Kleine Mittheilung in Heft 17 des Postarchivs vom vorigen Jahre, S. 533 und 534.

Die Resultate der 1326 Inspectionen über Cassa und Geschäftsführung gaben zu verhältnißmäßig wenigen Maßregeln ernster Natur Veranlassung.

Die unterm 16. Juli 1873 von der Bundesversammlung gestellten Postulate, betreffend die den jeweiligen Ortsverhältnissen angemessene Beschaffung genügender Localitäten für den Postdienst und des Diensttableaus für jede einzelne Poststelle, werden successive berücksichtigt. In Bezug auf die Freigebung jedes dritten Sonntags für die Beamten und Angestellten sind im Jahre 1873 die nöthigen Vorbereitungen getroffen worden. Die eigentliche Vollziehung fällt dem Jahre 1874 anheim.

Die Durchführung der Gehaltsverbesserung für das eidgenössische Postpersonal hat, wie der Bericht anerkennend bemerkt, bereits seine guten Früchte getragen, nämlich vermehrten Eifer in der Pflichterfüllung und erleichterte Auswahl tüchtiger Bewerber. Die Besoldungserhöhungen betragen, wie eine Tabelle der Gehaltsvergleichungen zeigt, gegenüber 1872

bei der General-Postdirection	ohne	Provision	8,3	pCt.
	mit	»	33,9	»
» den Kreis-Postdirectionen	ohne	»	10,2	»
	mit	»	35,4	»
» » Büreaus 1. Klasse	ohne	»	26,8	»
	mit	»	38	»
» » Büreaus 2. Klasse	ohne	»	18	»
	mit	»	35,5	»
» » Büreaus 3. Klasse	ohne	»	13,8	»
	mit	»	31,4	»
» » Ablagen	ohne	»	21,8	»
	mit	»	28	»
» » Briefträgern	ohne	»	32,9	»
	mit	»	44,1	»
» » Conducteuren	ohne	»	27,9	»
	mit	»	27,9	»

Der gegenseitigen Unterstützungskasse der Postbeamteten und Bediensteten, die vom Bund jährlich 10,000 Fr. Beitrag erhält, sind nun auch die Beamten und Angestellten des Postkreises Bellenz beigetreten.

Die Einführung des neuen Tarifs für Fahrpoststücke vom 1. Januar 1870 an kann in ihrer Wirkung wegen der außergewöhnlichen Verhältnisse der Kriegsjahre noch nicht recht beurtheilt werden. Verkehr und Ertrag haben sich seit 1869 bedeutend gesteigert.

1869 betrug die beförderte Stückzahl 5,362,148, der Taxertrag 2,544,225 Fr.
1873 betrug die beförderte Stückzahl 6,404,999, der Taxertrag 3,468,096 Fr.
Es wird die zeitgemäße Frage aufgeworfen, ob der fast allgemein eingetretenen Declarirung der größeren Geldsendungen mit nur einem kleineren Theil ihres wirklichen Werthes nicht durch Reduction der Werthtaxe begegnet werden könnte und sollte.

Die Amerikanischen Postfächer (für abholende Correspondenten) sind bis jetzt nur in Zürich eingeführt, wo sie sich bewähren.

Die Zahl der unfrankirten Briefe hat bedeutend abgenommen.

Der Verkehr mit Correspondenzkarten auch für das Ausland ist durch einen Vertrag mit der Türkei auf deren Gebiet und Egypten (für Alexandrien) ausgedehnt worden, und gegenwärtig sind die Unterhandlungen zu gleichem Zwecke mit den Ver-

einigten Staaten von Nordamerika und mit den Transitstaaten abgeschlossen worden (Taxe 10 Ct. bz. 2 Ct.).

Ein Nachtragpostvertrag mit Frankreich wurde vereitelt, dagegen konnte in Betreff der Werthchargébriefe eine Erleichterung erzielt werden; auch ist der Vertrag mit den Schweizerischen Eisenbahngesellschaften, betreffend die Beziehungen der Bahnen zum Postdienste, zu Stande gekommen und trägt den Charakter des billigen Compromisses.

Im Geldanweisungsverkehr wurde betreffend Italien das Maximum einer Anweisung auf 1000 Fr. erhöht. Dieser Verkehr begann 1861 mit Italien, 1865 mit Frankreich, 1868 mit Deutschland, 1869 mit England, den Niederlanden, Amerika, 1870 mit Belgien. Er brachte 1873 348,959 Fr. ein. Es ist eine nicht uninteressante Wahrnehmung, daß die Geldanweisungen nach Italien um mehr als 10,000 Stücke mit einem Werth von 730,000 Fr., wahrscheinlich durch die Italienischen Arbeiter an den Schweizerischen Eisenbahnen, zugenommen haben. Unterhandlungen mit Oesterreich-Ungarn haben noch zu keinem Abschlusse gelangen können.

Die Verletzung des Postregals durch Verwendung schon gebrauchter Briefmarken, durch Personentransport mit Pferdewechsel, durch unbefugten Transport von Postgegenständen, durch Mißbrauch der Portofreiheit, durch Beischluß von Geschriebenem in Drucksachen 2c. wurde in 216 Fällen mit 1006 Fr. 19 Ct. Bußen bestraft.

Das Courswesen ist, abgesehen von den durch die wachsende Ausdehnung des Schweizerischen Eisenbahnnetzes nöthig werdenden mannigfachen Aenderungen, eine der schwierigsten Aufgaben der Postverwaltung. Es veranlaßt dasselbe eine jährliche Ausgabe von mehr als 6 Millionen Franken. Die außerordentliche Vermehrung dieser Ausgabe ist zuzuschreiben den Mehrausgaben für neu hergestellte Postcourse, der Erhöhung des Beiwagentarifs, der Vermehrung der Beiwagenkosten, endlich der allgemeinen Preiserhöhung für Transportleistungen und Beschaffung des Transportmaterials.

Gegenüber diesen Mehrauslagen mußte in der Erhöhung der Passagiertaxen ein Ausgleich gesucht werden. Das Gleichgewicht wird indessen durch diese Erhöhung noch lange nicht hergestellt, und es wird auch hierfür namentlich eine Revision des Bundesgesetzes über die Passagiertaxen und das Freigepäck nöthig sein.

Ende 1873 war die Gesammtzahl der Postcourse, die subventionirten Privatcourse inbegriffen, 570 gegen 542 im Vorjahr. Außerdem bestehen theils nur im Sommer, theils das ganze Jahr 70 concessionirte Omnibusdienste.

Die finanziellen Ergebnisse der eidg. Postverwaltung zeigen im Jahre 1873 in allen Zweigen eine Mehreinnahme sowohl gegenüber dem Vorjahre als gegenüber dem Budget.

Die Gesammteinnahme stieg auf......	13,522,914 Fr.	10 Ct.
1872 betrug sie	12,083,952 »	33 »
ergab also gegenüber 1872 ein Mehr von	1,438,961 Fr.	77 Ct.

und gegenüber dem Budget eine Mehreinnahme von 1,206,119 Fr. 76 Ct.

Dagegen ergab sich in Folge der bekannten Verhältnisse auch in allen Gebieten eine namhafte Erhöhung der Ausgaben.

Die Total-Ausgabe von 1873 beträgt	12,678,075 Fr.	32 Ct.
Im Jahre 1872 war die Ausgabe....	10,345,430 »	— »
also Ausgabenvermehrung um	2,363,416 »	16 »

wenn nämlich der einzige Posten, der eine Verminderung zeigt, 30,771 Fr. 56 Ct. Verminderung des Postmaterials, noch berücksichtigt wird.

Der Reinertrag blieb darum auf 844,838 Fr. 76 Ct. zurück, gegenüber 1,738,522 Fr. 61 Ct. des Vorjahres.

Die Tabelle der Repartition des Postertrages von 1873 zeigt das jährliche Scalabetreffniß jedes einzelnen Cantons, den wirklich bezahlten Betrag, den Ausfall auf den Reinertrag, die Ausfälle früherer Jahre und die Total-Ausfälle seit 1. Januar 1860.

Nach dieser Tabelle wäre das jährliche Scalabetreffniß für

sämmtliche Kantone.........	1,486,560 Fr. 92 Ct.
wirklich bezahlte Entschädigung .	844,838 » 78 »
daher Ausfall auf den Reinertrag	641,722 Fr. 14 Ct.

Der Canton Zürich hätte nach der Scala zu beziehen 232,138 Fr. 46 Ct., erhielt aber blos 131,928 Fr. 41 Ct., so daß der Ausfall des Reinertrags 100,210 Fr. 5 Ct. beträgt. Dazu kommen von früheren Jahren noch weitere 257,549 Fr. 85 Ct. Der Gesammtausfall seit 1860 beträgt daher für Zürich 357,759 Fr. 90 Ct.

Das gesammte Postmaterial hatte am 1. Januar 1874 einen Inventarwerth von 2,135,975 Fr. 70 Ct., ca. 42,000 Fr. mehr als im Vorjahre. Es wurden nämlich im Jahre 1873 175 neue Postwagen angeschafft.

Wir erwähnen noch, daß 1873 befördert worden sind: 1,463,415 Postreisende, 93,953 mehr als im Vorjahre. Die daherige Einnahme war 3,700,990 Fr. 40 Ct., ca. $\frac{1}{2}$ Million Fr. mehr als 1873.

Interessant und für die Verkehrsströmung charakteristisch ist die vergleichende Uebersicht der Reisenden- und Einnahme-Ziffern auf den Alpenpässen.

Den weitaus ersten Rang behauptet der Gotthard mit 65,492 Reisenden und 597,434 Fr. 39 Ct. Einnahme. Dann folgen:

Splügen	mit 28,144	Reisenden	und	238,102	Fr.	25 Ct.
Simplon	» 27,671	»	»	213,136	»	45 »
Brünig	» 20,674	»	»	133,011	»	12 »
Bernhardin	» 23,981	»	»	107,638	»	5 »
Julier	» 11,142	»	»	104,539	»	25 »

Dann folgen Flüela, Albula, Maloja, Oberalp, Furka und zuletzt Bernina.

(N. Z. Z.)

34. Errichtung einer Reichsanstalt für Meteorologie des Meeres und der Deutschen Meeresküsten.

Zu denjenigen Gebieten des Wissens, welche in der Neuzeit mehr und mehr erforscht und gepflegt werden, gehört auch die Meteorologie des Meeres. Die Erforschung derjenigen meteorologischen und physikalischen Verhältnisse des Meeres, welche für die Sicherheit und Schnelligkeit der Seefahrten hauptsächlich von Bedeutung sind, ist bei den großen seefahrenden Nationen schon seit einigen Jahrzehnten zu einem wichtigen Zweige der öffentlichen Schifffahrtspflege ausgebildet. Die hierauf gerichteten Bestrebungen sind durch die Verbesserung der Communicationsmittel und namentlich durch die Ausdehnung des Telegraphennetzes wesentlich unterstützt und erleichtert worden. Denn hierdurch ist es erst möglich geworden,

ein thunlichst weit ausgebreitetes System gleichzeitiger und übereinstimmender Beobachtungen herzustellen und deren Ergebnisse in beständigem und beschleunigtem Austausch zwischen den verschiedenen Beobachtungs- und Centralstellen nutzbar zu machen. Bei diesen Beobachtungen ist nicht nur die Sicherung und Beschleunigung der oceanischen Fahrten, sondern auch die Sicherung der Küstenschifffahrt ins Auge zu fassen.

Unter denjenigen Staaten, welche sich die Förderung dieser Zwecke besonders angelegen sein lassen, nehmen die Vereinigten Staaten von Amerika, welche, unter Aufwendung erheblicher Kosten, in dieser Beziehung Außerordentliches leisten, die erste Stelle ein; dreimal täglich werden der Thermometer- und Barometerstand, die Richtung und Stärke des Windes rc. von der Centralstelle in kartographischen Darstellungen und Tabellen veröffentlicht.

Aehnliche Institute bestehen in Frankreich, Großbritannien und den Niederlanden; die meisten anderen Staaten Europas haben gleichfalls ihre, zum Theil vortrefflich organisirten Systeme von meteorologischen Beobachtungen, oder sind mit deren Einrichtung beschäftigt.

Im Deutschen Reiche, welches eine ausgedehnte Küste an zwei Meeren, und nächst Großbritannien die bedeutendste Handelsflotte in Europa besitzt, besteht eine Anstalt, welcher eine entsprechende Aufgabe gestellt wäre, nicht, wenn auch verschiedene Versuche gemacht sind, um dem vorhandenen Bedürfnisse wenigstens theilweise abzuhelfen.

Dahin gehören zunächst die Arbeiten und Veröffentlichungen der Kaiserlichen Admiralität. Die von den Schiffen der Kriegsmarine auf der Fahrt gemachten Aufzeichnungen über die regelmäßige Beobachtung der meteorologischen und physikalischen Verhältnisse des Meeres werden in dem hydrographischen Büreau der Admiralität bearbeitet; die Resultate werden wenigstens zum Theil in den von dem Büreau herausgegebenen »hydrographischen Mittheilungen« veröffentlicht.

Das Königlich Preußische meteorologische Institut ferner hat seit einer Reihe von Jahren seine, auf ein ausgebreitetes Netz von Beobachtungsstellen gegründeten Arbeiten auch der Erforschung der Wetterverhältnisse in dem Preußischen Küstengebiete der Ostsee zugewendet und im Interesse der Schifffahrt zu verwerthen gesucht. Es sind zu diesem Behufe an einzelnen Küstenpunkten Signalstellen errichtet, welche die ihnen von dem Institut zugehenden Mittheilungen, insbesondere die Nachricht von dem Eintritt oder dem wahrscheinlichen Bevorstehen heftiger Luftströmungen, möglichst zu verbreiten haben. So dankenswerth diese Maßregeln auch sind, so wird die Wirksamkeit des Instituts, dessen Hauptaufgabe auf einem anderen Felde liegt, in Bezug auf die maritimen und nautischen Verhältnisse doch nur eine beschränkte bleiben, denn das Institut entbehrt des Zusammenhanges mit dem Seewesen und seine Beobachtungen kommen nur einer kleinen Zahl von Küstenplätzen, die mit Signalstellen versehen sind, zu gute.

Die in den Binnenstaaten Deutschlands vorhandenen staatlichen Institute beschäftigen sich naturgemäß mehr mit der Landmeteorologie.

Die in Hamburg seit dem Jahre 1868 unter dem Namen »Seewarte« bestehende Anstalt, welche aus Privatmitteln errichtet ist und wegen ihrer ersprießlichen Thätigkeit vom Deutschen Reiche mit einem jährlichen Zuschusse unterstützt wird, verfolgt, mit Ausnahme der Vermessungen und der Kartographie, für die Handelsmarine ähnliche Zwecke, wie das hydrographische Büreau für die Kriegsmarine. Die Anstalt überweist Schiffsführern Wetterbücher und gute Instrumente

unter der Verpflichtung, unterweges zu gewissen Tageszeiten Aufzeichnungen über Thermometer- und Barometerstand, Windrichtung und Strömung u. s. w. zu machen, sammelt diese Notizen, stellt sie mit den aus anderen Quellen gewonnenen Nachrichten zusammen und wird dadurch immer mehr in den Stand gesetzt, für die einzelnen, von der Schifffahrt berührten Theile und Stellen des Meeres die durchschnittlichen Werthe der meteorologischen Verhältnisse anzugeben und solche durch specielle Segelanweisungen für die einzelnen Fahrten nutzbar zu machen. Das Hauptaugenmerk dieser Anstalt ist auf die Verhältnisse der oceanischen Schifffahrt gerichtet. Mit der Erforschung der Küstenverhältnisse befaßt sich die Seewarte nur in geringem Maße; Sturmwarnungen werden von ihr nur für einen Theil der Nordseeküste ausgegeben.

Die hier geschilderten Einrichtungen Deutschlands, denen nebenbei die einheitliche Leitung fehlt, sind für die Bedürfnisse der Schifffahrt nicht ausreichend; es ist in den Kreisen der Deutschen Schifffahrt daher vielfach der Wunsch nach ähnlichen Einrichtungen, wie sie fremde Staaten mit Erfolg und unter großem Kostenaufwande geschaffen haben, laut geworden. Die Deutsche Schifffahrt ist bei dem Range, welchen sie in dem internationalen Seeverkehre einnimmt, zu der Erwartung berechtigt, daß ihre Interessen nach dem von den großen seefahrenden Nationen gegebenen Beispiel ebenfalls Berücksichtigung finden.

Es ist dabei der Wunsch ausgesprochen, daß der Wirkungskreis eines derartigen, für Deutschland zu begründenden Instituts sich nach den Erfahrungen der Neuzeit außer der den oceanischen Verhältnissen gewidmeten Thätigkeit, auch auf die Organisation planmäßiger, auf wissenschaftlichen Beobachtungen beruhenden Sturmwarnungen und auf die Erforschung der für die Schifffahrt so wichtigen Erscheinungen des Erdmagnetismus erstrecken möge.

Abgesehen davon, daß durch die Vervollständigung der meteorologischen Beobachtungen dieser Zweig der Wissenschaft im Allgemeinen gefördert werden könnte, würde auch ein unmittelbar practischer Nutzen dieser Beobachtungen schon jetzt und allmälig immer bestimmter hervortreten, je mehr es gelingt, aus den vorhandenen atmosphärischen Zuständen auf die zu erwartenden Aenderungen derselben, namentlich auf bevorstehende, der Schifffahrt verderbliche Stürme zu schließen.

Schon im Anfange des vorigen Jahrzehnts sind durch das unter persönlicher Leitung des Admirals Fitz-Roy stehende Englische System von Sturmsignalen schätzenswerthe Erfolge erreicht worden; nach den täglich von allen Theilen der Britischen Küste und den verschiedenen anderen Beobachtungsstationen eingegangenen meteorologischen Berichten wurde nämlich die Wahrscheinlichkeit des Herannahens eines Sturms erkannt, wovon die Strandbevölkerung und die in der Nähe befindlichen Schiffsführer durch das Aufziehen von Signalen an geeigneten Küstenpunkten Kenntniß erhielten.

Wenn dieses System auch nach dem Tode des Begründers aufgegeben wurde, so war doch der große Nutzen desselben erwiesen. Durch bessere Organisation und sorgfältigere Beobachtungen wurden auf dem Gebiete der Sturmprognose immer größere Fortschritte gemacht. Nach einem Berichte des Mr. Scott, Director des Meteorological Office zu London, über die von diesem im Jahre 1870 ausgegebenen Sturmwarnungen für die Großbritannischen Küsten hat z. B. die überwiegende Zahl dieser Warnungen — etwa 70 pCt. — durch die nachfolgenden Witterungsereignisse ihre Bestätigung gefunden. Im Jahre 1872 hat sich dies Verhältniß durch Ausdehnung des telegraphischen Verkehrs meteorologischer Stationen noch gehoben,

indem unter 100 gegebenen Warnungen 80 durch darauf folgende Stürme oder schweren Wind sich bewahrheiteten.

Bei den unter Dr. Dove's Vorsitz in den Tagen vom 28. April bis 9. Mai 1873 in Berlin stattgehabten Berathungen einer durch das Reichskanzler-Amt berufenen Commission von Sachverständigen kam die Ansicht zur Geltung, daß bei dem jetzigen Stande der Wissenschaft sorgfältige und weitreichende Beobachtungen allerdings sichere Grundlagen für die Vorherbestimmung von Stürmen — wenn auch nicht für alle Fälle — bieten, und daß ein wohlorganisirtes und von steten wissenschaftlichen Untersuchungen geleistetes System von Sturmwarnungen für die Küsten von großem Vortheil sein müsse. Der im September 1873 in Wien zusammengetretene internationale Meteorologen-Congreß hat es gleichfalls für thunlich erklärt, »für gewisse Gebiete den wahrscheinlichen Verlauf atmosphärischer Störungen vorherzusagen« und die Einrichtung von bezüglichen Beobachtungssystemen mit Centralstellen befürwortet.

Die Wirksamkeit eines Deutschen Sturmwarnungs-Systems würde allerdings zunächst der Küstenschifffahrt zu gute kommen, aber ohne Zweifel auch für die größere Seefahrt, sowohl in der Ostsee, als in gewissen Theilen der Nordsee von unmittelbarem Nutzen sein.

Bei den magnetischen Untersuchungen ist es neben den wissenschaftlichen Zwecken hauptsächlich auf den Nutzen für die Dampfschifffahrt abgesehen, welche sich immer mehr der eisernen Schiffe bedient. Es bedarf der sorgfältigsten Untersuchungen, welchen Einfluß der Körper eiserner Schiffe auf die Deviation des Kompasses ausübt, denn die Erfahrung hat ergeben, daß das Verhalten der Einflüsse des Magnetismus bei jedem einzelnen Schiffe ein anderes und auf demselben Schiffe nicht nur nach dem Orte und der magnetischen Breite desselben, sondern auch nach der jedesmaligen Neigung des Schiffes nach der einen oder anderen Seite veränderlich ist, so daß die richtige Aufstellung und wiederholte Ajustirung des Kompasses für jedes eiserne Schiff die Thätigkeit von Sachverständigen erfordert, welche diesen Verhältnissen ein besonderes Studium gewidmet haben. In England hat man diesem Bedürfnisse schon durch besonders geprüfte Ajusteurs einigermaßen Abhülfe verschafft.

Die Deutsche Reichsverwaltung ist, nach einem Berichte der Bundesraths-Ausschüsse für das Seewesen und für Rechnungswesen, entschlossen, diesen berechtigten Wünschen der Deutschen Schifffahrt Rechnung zu tragen.

Es wird beabsichtigt, zu wissenschaftlichen und nautischen Zwecken eine Reichsanstalt für Meteorologie des Meeres unter dem Namen »Deutsche Seewarte« zu errichten, welche den beschriebenen Interessen dienen und dem Chef der Admiralität untergeordnet werden soll.

Die neue Reichsanstalt soll aus einer Centralstelle, mit dem Sitze in Hamburg, und einer größeren Anzahl von Nebenstellen bestehen, welche theils nur als Signalstellen, theils außerdem als Beobachtungsstationen, theils auch als Agenturen der Centralstelle zu dienen haben.

Die Centralstelle würde, außer der Leitung des Ganzen, insbesondere

A. für die Herbeischaffung und zweckmäßige Ordnung und Aufbewahrung des erforderlichen wissenschaftlichen und technischen Materials,

B. für die Verwerthung des so gesammelten Materials

zu sorgen haben.

Für den ersten Zweck würde die Centralstelle regelmäßig zu bestimmten Tageszeiten telegraphische Berichte sowohl von den eigenen Beobachtungsstationen der Seewarte, als, soweit nöthig und thunlich, auch von anderen Deutschen Stationen und von auswärtigen Centralstellen empfangen, den Führern Deutscher Seeschiffe Wetterbücher zur regelmäßigen Ausfüllung für gewisse Tageszeiten auf die Reise mitgeben, nach der Rückkehr der Schiffe die Ergebnisse der Beobachtungen aus den Journalen ausziehen und verzeichnen, für die Richtigkeit und Zuverlässigkeit der auf den vorgedachten Schiffen zu den Wetterbeobachtungen dienenden Instrumente, namentlich der Thermometer und Barometer, durch Prüfung und event. Darleihung der Instrumente sorgen, sich mit Bearbeitung derjenigen Fragen beschäftigen, welche sich auf das Verhalten der Magnetnadel an Bord eiserner Schiffe beziehen und eine Sammlung von, für die practische Navigation wichtigen Büchern und Seekarten anlegen, letztere auch auf Grund der zur Kenntniß kommenden Veränderungen und Berichtigungen in möglichst richtigem und zuverlässigem Zustande halten.

Zur Verwerthung des Materials würde die Centralstelle regelmäßig und zwar täglich Publicationen über die atmosphärischen Zustände an den Deutschen Küsten veranlassen, die verschiedenen von Deutschen Häfen ausgehenden Seewege in Segelhandbüchern beschreiben, für die Veröffentlichung der sonst für die Navigation wichtigen Erfahrungen und Ermittelungen sorgen, beim Eintritt solcher Wahrnehmungen, welche einen gefahrdrohenden Witterungsumschlag, namentlich Stürme, erwarten lassen, die Signalstellen unverzüglich auf telegraphischem Wege anweisen, die betreffenden Signale aufzuziehen, ferner den bei der Seefahrt Betheiligten aus den vorhandenen Karten, Büchern und sonstigem Material die etwa gewünschte Auskunft selbst ertheilen oder durch die Agenturen geben lassen, den Schiffsführern auf deren Wunsch für die bevorstehende Reise besondere Segelanweisungen mitgeben, endlich die Erbauer oder Führer eiserner Schiffe durch Angestellte der Seewarte mit den nöthigen Weisungen zur zweckmäßigen Aufstellung der Kompasse versehen.

Die Beobachtungsstationen — es sind außer 3 Binnenorten 9 Orte an den Deutschen Küsten dazu in Aussicht genommen — hätten nach Anweisung der Centralstelle fortlaufend zu bestimmten Tagesstunden die meteorologischen Erscheinungen, namentlich Barometerstand, Temperatur, Windrichtung, Windstärke, Himmelsansicht, Feuchtigkeitsgehalt der Luft, zu beobachten, zu verzeichnen und der Centralstelle telegraphisch zu melden.

Die Signalstellen — deren 44 an den Deutschen Küsten und eine für Helgoland projectirt sind — hätten nach den Weisungen der Centralstelle die ihnen des Endes zugehenden telegraphischen Mittheilungen derselben zu signalisiren und auf Befragen darauf bezügliche Auskunft zu geben.

Die der Zahl nach noch nicht bestimmten, nur für Hafenplätze mit starkem Seeverkehr vorgesehenen Agenturen hätten hauptsächlich den Verkehr zwischen der Centralstelle und den in den verschiedenen Häfen befindlichen, bei der Schifffahrt betheiligten Personen zu vermitteln, auch den letzteren, wenn thunlich, in Bezug auf die Kompaßfrage mit Rath und That beizustehen.

Nach den vorstehenden Andeutungen würde also die zu errichtende Anstalt drei verschiedene Zweige der meteorologischen und physikalischen Wissenschaften zu bearbeiten haben: die Erforschung der Seewege, die Meteorologie der Küsten und das Verhalten der Magnetnadel, alle drei voraussichtlich mit dem Erfolge, die Seereisen abzukürzen und sicherer zu machen, also namhafte Er-

sparungen an Ausgaben und an Kapital, unter Umständen auch von Menschenleben, zu bewirken.

Die zur Errichtung und Erhaltung des Instituts erforderlichen Mittel sind vorerst für einmalige Ausgaben auf 65,000 Mark und für wiederkehrende ordentliche Ausgaben jährlich auf 74,800 Mark veranschlagt worden.

---

35. Der Deutsche Buchhandel.

Die Bestrebungen und Einrichtungen des Deutschen Buchhandels, dieses für die Vermittelung der geistigen Güter der Nation so wesentlichen Factors, werden von allen Gebildeten mit Aufmerksamkeit und Interesse beobachtet. Diese Theilnahme ist so berechtigt als erklärlich, denn der Deutsche Buchhandel ist seiner segensreichen Mission, zur Ausbreitung der Bildung und Wissenschaft beizutragen, allen Ständen die Quellen des Wissens zu erschließen, bz. zugänglich zu machen, stets treu geblieben, er hat bei seinen Geschäftstendenzen mit seltenen Ausnahmen nicht den materiellen Gewinn allein, sondern auch die Förderung der geistigen Wohlfahrt im Auge gehabt, er ist ein treuer Begleiter der Deutschen geblieben, wenn sie ihr Forschertrieb oder Unternehmungsgeist aus dem Vaterlande auch in die weitesten Fernen geführt hat. Von welcher Ausdehnung der Deutsche Buchhandel ist und wie weit sich die Adern seines Getriebes erstrecken, davon geben die nachstehenden, dem 36. Jahrgange des Schulzschen Adreßbuches des Deutschen Buchhandels entnommenen Zahlen ein beredtes Zeugniß.

In dem Adreßbuche sind im Ganzen 4369 Firmen nachgewiesen, davon beschäftigen sich 1074 nur mit dem Verlags-Buchhandel, 173 mit dem Verlags-Kunsthandel, 95 mit dem Verlags-Musikalienhandel, 118 mit dem Sortiments-Kunsthandel, 146 mit dem Sortiments-Musikalienhandel, 86 mit dem Antiquariats-Handel und 2608 allgemeinhin mit dem Sortiments-Buch-, Antiquar-, Kunst-, Musikalien-, Landkarten-, Papier- und Schreibmaterialien-Handel; doch befinden sich unter letzteren viele, welche ebenfalls sehr bedeutenden Verlag besitzen. Von den auswärtigen Handlungen halten 1439 Auslieferungslager in Leipzig; 796 Sortiments-Buchhandlungen nehmen unverlangte Neuigkeiten an, wogegen 2303 ihren Bedarf davon selbst wählen. Der gesammte Verkehr aller dieser Firmen concentrirt sich auf 7 Haupt-Commissionsplätze mit 214 Commissionairen, wovon auf Leipzig 104 (mit 4034 Committenten), Berlin 34 (312 Committenten), Stuttgart 17 (569), Wien 32 (475), Prag 15 (94), Pest (Buda-Pest) 7 (74) und Zürich 5 (mit 92 Committenten) kommen. An neuen Etablissements waren im letzten Jahre 256 erstanden. Von den oben angeführten 4369 Firmen mit 124 Filialen (in 1085 Städten) kommen 3373 (in 755 Städten) auf das Deutsche Reich, 5 (in 1 St.) auf Luxemburg, 553 (in 185 St.) auf Oesterreich, 485 (in 117 St.) auf die übrigen Staaten Europas, 74 (in 24 St.) auf Amerika, 2 auf Asien (Jeddo und Tiflis) und endlich 1 auf Australien (Tanunda). Daß Leipzig der Haupt-Stapel- und Commissions-Platz des Deutschen Buchhandels ist, ergiebt sich schon aus diesen Zahlen und es möchten daher einige weitere Mittheilungen über den Betrieb des Leipziger Buchhandels willkommen sein.

Von der Gesammtzahl der 214 Buchhandlungs-Commissionaire befinden sich in Leipzig 104, d. i. 48,6 pCt., von der Gesammtzahl der 5650 Committenten treffen auf die Leipziger Commissionaire 71,39 pCt.; der Umfang des Leipziger Commissions-Geschäfts ist in beständigem Wachsen, wie daraus hervorgeht, daß die Leipziger Commissionaire im Jahre 1833 — 1045, 1860 — 2391, 1872 — 3716 und 1873 — 4034 Committenten zählten.

Das Commissionswesen ist eine Eigenthümlichkeit des Deutschen Buchhandels; es besteht im Wesentlichen darin, daß die Sortiments- (Debits-)Buchhandlungen in der Regel ihren Bedarf nicht direct von den Verlegern, sondern auf Bestellung bei den Commissionairen durch Vermittelung der letzteren beziehen. Die Commissionaire verabfolgen die gewünschten Artikel entweder aus den bestehenden Auslieferungslägern oder aus den auf ihre Bestellung von den Verlegern empfangenen Sendungen — bis zum Commissions-Platze werden die Artikel von den Verlegern franco geliefert —, lassen außerdem ihren Committenten auf Wunsch Neuigkeiten »zur Ansicht«, ferner Circulare, Prospecte, Kataloge, zugehen und übernehmen die Einlösung derjenigen Artikel, für welche sofortige Baarzahlung vortheilhaft ist oder ausdrücklich verlangt wird.

Die Commissionaire werden für die Beschaffung und Versendung der Artikel der Regel nach nur durch eine Vergütung für Emballage (etwa 1 Thlr. pro Centner) entschädigt; für ihre finanzielle Vermittelung, insbesondere bei Einlösung der sogenannten Baar-Packete beziehen sie eine Provision von $\frac{1}{3}$ bis $1\frac{1}{3}$ pCt., endlich berechnen sie da, wo Auslieferungs-Läger bestehen, noch eine besondere den Lagerzins in sich fassende Auslieferungs-Gebühr.

Nach alter Gewohnheit findet die Bestellung, Auslieferung und Absendung der Verlags-Artikel nur wöchentlich einmal — in der Regel am Freitage — statt. Die Bücher-Packete werden in der Hauptsache mit der Eisenbahn und zwar als Eilgut, in seltenen Fällen als gewöhnliches Frachtgut, zum geringeren Theile aber mit der Post versandt. Es liegt auf der Hand, daß bei dieser Art des Betriebes geraume Zeit vergeht, bis die Besteller, besonders die Bewohner kleiner Städte oder gar des platten Landes in den Besitz der gewünschten Bücher ꝛc. gelangen, und daß die Langsamkeit dieser Einrichtungen den Wunsch nach Abhülfe immer lauter werden läßt. Der neue Packet-Portotarif bietet zu einer solchen Abhülfe in verschiedenen Richtungen die Hand. Schon vor dem Inkrafttreten und bald nach dem Bekanntwerden dieses Tarifs ist in buchhändlerischen Kreisen die Frage, wie man sich zu demselben zu verhalten habe, wiederholt und nach verschiedenen Seiten erörtert worden. Es ist dabei u. A. in Vorschlag gekommen, »alle Verschreibungen im Umfange von 4 Pfund ab durch die Sortimenter direct bei den Verlegern machen zu lassen, welche die Versendungen mit der Post zu bewirken, dabei größere Quanta in einzelne Packete zu 10 Pfund zu theilen und die Hälfte der Francokosten gleich in Rechnung zu stellen hätten, nach denselben Grundsätzen auch die Remittenden im Gewichte von 4 Pfund ab zu behandeln«. Ein anderer Vorschlag ging dahin, daß die Commissionaire sich fortan bei ihren Versendungen, vorzugsweise nach entfernt belegenen Orten, der Post und zwar unter Anwendung von Packeten bis zu 10 Pfund zu bedienen hätten, was nicht allein eine Ermäßigung der Beförderungskosten, sondern auch namhafte Beschleunigung der Lieferung im Gefolge haben, auf der anderen Seite freilich zu einer wesentlichen Vermehrung der den Commissionairen obliegenden Geschäfte, in Folge dessen zu einer Vergrößerung der Arbeitskräfte und Räume führen müßte.

Ob und in welchem Umfange diese Vorschläge Beachtung gefunden haben, von welchem Einflusse überhaupt der neue Packet-Portotarif auf die Gestaltung des buchhändlerischen Versendungsverkehrs gewesen ist, läßt sich zur Zeit mit Sicherheit noch nicht beurtheilen, weil die Dauer des Bestehens des neuen Tarifs noch zu kurz ist. Nach Ermittelungen, welche in Leipzig bei den zumeist in Betracht kommenden Postanstalten im März angestellt wurden, sind in einem Zeitraum von 6 Tagen von Commissions-Buchhandlungen 3495 Packete zum Gesammtgewichte von 10,695 Kilogramm zur Post gegeben worden, was im Durchschnitt für die Sendung ein Gewicht von 3,06 Kilogramm ergiebt.

Von diesen 3495 Sendungen wogen 596 — ½ — 1 Kilo, 358 — 1½ — 2 Kilo, 341 — 2½ — 3 Kilo, 427 — 3½ — 4 Kilo, 1084 — 4½ — 5 Kilo, 513 über 5 Kilogramm. Die Sendungen von ½—5 Kilogramm einschließlich betrugen also 84,5 pCt. der Gesammtzahl; ein Gewicht von gerade 5 Kilogramm hatten 23,5 pCt. sämmtlicher Packete. Bieten diese Zahlen bei dem Mangel von Vergleichsziffern für rückliegende Zeiträume auch keinen sichern Anhalt für die Beurtheilung der Einwirkung des neuen Packet-Portotarifs, so ergeben dieselben, namentlich aber die hohe Ziffer der Packete im Gewichte von 4½ bis 5 Kilogramm, doch schon an sich, daß der Buchhandel bei der Einrichtung seiner Postversendungen sich zum Theil durch den neuen Tarif hat bestimmen lassen. Im Allgemeinen hat sich bei den vorgenommenen Ermittelungen der Eindruck bemerklich gemacht, daß die Menge der aufgelieferten Sendungen gegen früher eine merklich bedeutendere geworden ist.

Die directen Bestellungen des Publicums bei den Verlegern — der naturgemäße und einfachste Weg zur schnellen Beschaffung literarischer Erzeugnisse — sind übrigens in fortdauerndem Wachsen begriffen, was indeß wohl weniger auf den Einfluß des neuen Packet-Portotarifs, als auf die immer mehr durchdringende Erkenntniß des Werthes der dadurch erzielten Beschleunigung zurückzuführen ist.

Es wird nicht ausbleiben können, daß der Deutsche Buchhandel von den durch die neuesten Postreformen (Bücherporto, Bücherzettel, Packetporto-Tarif rc.) gebotenen Vortheilen je länger desto mehr ausgedehnten Gebrauch macht und, was kaum zu umgehen sein wird, zu einer entsprechenden und allmählichen Aenderung seiner freilich althergebrachten, mit den Anforderungen der Neuzeit in Bezug auf Schnelligkeit und leichte Handhabung des Betriebes aber nicht mehr ganz im Einklange stehenden Organisation schreitet.

---

36. Die Napipi-Atrato-Linie zur Durchstechung des Panamá-Isthmus.

Es muß in der That befremdlich erscheinen, daß die Frage der Herstellung eines interoceanischen Meerkanals auf der Landenge von Panamá noch immer nicht über das Stadium vorbereitender Untersuchungen hinausgelangt ist. Die Nachtheile, welche für die große Schifffahrt aus der Verzögerung in der Lösung dieses Problems erwachsen, sind beträchtlich. Denn selbst nach Eröffnung der Pacific-Eisenbahn über den Continent von Nordamerika sind die wichtigsten Gegenstände des Handelsverkehrs zwischen New-York und San Francisco bz. Ostasien auf den weiten und beschwer

lichen Seeweg um das stürmische Cap Horn angewiesen. Die Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika würdigt diese Situation in vollem Maße und unterläßt nichts, um die zur Ausführung des Durchstichs nach dem Pacific-Ocean geeignete Linie zu erforschen. Dennoch rückt die Lösung der Frage nicht näher; vielmehr scheint es, als solle jede neu veranstaltete Expedition die Hoffnungen zu Falle bringen, welche sich an die Resultate ihrer Vorgängerin geknüpft hatten. Es geht dies wiederum mit niederschlagender Deutlichkeit aus dem Berichte hervor, welchen Lieutenant Collins, der sich vier Jahre bei Capitain Selfridge's Darien-Expedition befand, über den jetzigen Stand der interoceanischen Canalfrage in der Sitzung der »American Geographical Society« zu New-York im November v. J. erstattet hat. *)

Lieutenant Collins leitete seinen Vortrag mit einem geschichtlichen Rückblick und mit dem Hinweis auf die Thatsache ein, daß das Terrain, auf welches diese wichtige Frage sich bezieht, trotz dreihundertjähriger emsiger Thätigkeit auf geographischem Gebiete, immer noch nicht genügend erforscht ist. Nach Citaten aus dem Berichte, welchen Admiral Charles H. Davis 1867 dem Senate von Washington über die interoceanischen Bahnen und Canäle zu erstatten hatte, steht es fest, daß der Isthmus von Darien damals noch in der Hauptsache als eine terra incognita angesehen wurde; über die zur Anlegung eines interoceanischen Canals am besten geeignete Route existirte in der Literatur nicht einmal annähernd brauchbares Material. Die absolute Nothwendigkeit, einen geräumigen und wohlgeschützten Hafen herzustellen, welcher den Ausgangspunkt des Canals auf der Atlantischen Seite des Isthmus bilden muß, beschränkt die Untersuchungen, soweit die Darien-Landenge in Betracht kommt, auf die den Baien von San Blas, Caledonia und Darien nahe gelegenen Gebiete. Die nördlichste Strecke, diejenige von San Blas, wurde zuerst erforscht, weil hier der Isthmus am schmalsten ist, und zwar von Mr. F. M. Kelley aus New-York, welcher einen dieser Linie günstig lautenden Bericht erstattete. Leider fand Commander Selfridge die Route weit weniger annehmbar, als es nach Mr. Kelley's Bericht den Anschein haben mußte. Die Höhe der Wasserscheide wurde zu 1142 Fuß ermittelt, und obwohl die ganze Länge der Linie nur 26 (Engl.) Meilen beträgt, so würden nicht weniger als 10 Meilen Tunnelung erforderlich sein; diese Linie mußte deshalb von vornherein aufgegeben werden.

Sodann wurde die »Darienroute« von der Caledoniabai am Atlantischen Meere bis zum Golf von San Miguel am Pacific-Ocean zum Gegenstande der Untersuchungen gemacht. Im Jahre 1854 war sie bekanntlich der Schauplatz der Leiden Mr. Strain's und seiner Gefährten. Alle Ingenieure, von denen diese Route studirt worden war, berichteten in ungünstigem Sinne, mit Ausnahme Dr. Cullens; doch ihre Forschungen waren nicht eingehend genug gewesen, um ein definitives Urtheil zu gestatten. Erst Commander Selfridge's Feststellungen ermöglichten dies; durch dieselben wurde die Richtigkeit jener ungünstig lautenden Berichte bestätigt, während Dr. Cullen's Hoffnungen sich als unbegründet erwiesen. Die Wasserscheide erreicht auch hier im Durchschnitt 1259 Fuß Höhe; es würde ein Tunnel von 8 bis 10 Meilen Länge erforderlich sein, Bedingungen, welche das Project ebenfalls als unausführbar erscheinen lassen mußten.

Nunmehr lenkte sich die Aufmerksamkeit auf die Atrato-Tuyra-Route,

*) Vergl. Ocean Highways. Nr. 10. Vol. I. Seite 437 ff.

welche, vom Golf von Darien nach dem San Miguel-Golf sich erstreckend, unter Benutzung des Flusses Atrato bis zur Mündung des Carcarica und unter Projectirung eines Durchschnitts an einem dem Rio Tuyra nahe gelegenen Punkte die beiden Oceane verbinden sollte. Ueber diese Linie lagen sehr günstige Berichte früherer Expeditionen vor. Lieutenant Collins wies namentlich auf eine Kartenskizze de Gogorza's hin, auf welcher eine vollständige Lücke (break) in der Cordillerenkette gezeichnet war, durch welche eine breite Alluvialebene von nur 190 Fuß Höhe über dem Pacific-Ocean sich nach Osten hinziehen sollte. Auch diese Angaben wurden indessen von Commander Selfridge als irrig befunden; eine von letzterem gefertigte correkte Karte zeigt, daß die Cordilleren an keiner Stelle durchbrochen sind, und daß jene vermeintliche »Ebene« in Wirklichkeit aus einer Reihe von Hügeln zusammengesetzt ist, welche eine Höhe von 400—500 Fuß über dem Meeresspiegel erreichen. Nachdem im Weiteren noch die Mittheilungen des Franzosen de Puyat, der 1865 am Tenela River einen Paß von nur 147 Fuß Höhe entdeckt haben wollte, sich als unrichtig herausgestellt hatten, war die Erörterung der Kanalfrage wiederum auf den Anfangspunkt zurückgekehrt, von welchem sie ausging.

Capitain Selfridge sah sich unter solchen Umständen veranlaßt, seine Untersuchungen (1871) auf das Gebiet der Cupicabai und des Napipiflusses auszudehnen, da dasselbe wenigstens insofern günstige Erfolge versprach, als es die Benutzung der großen Wasserstraße des Atratostroms zu ermöglichen schien. Capitain Selfridge verließ jedoch bei der zweiten Expedition (1873) auch die Cupica-Bailinie und begann nunmehr das Gebiet der Chiri-Chiribai ins Auge zu fassen, welche etwa 10 Meilen südlich von der Cupicabai belegen ist. Nach Capitain Selfridge's Feststellungen scheint sich hier die Möglichkeit zur Lösung des Problems zu bieten. Von der Chiri-Chiribai aus durchsetzt die Linie des neuesten Canalprojects die Wasserscheide, welche dort am Pacific-Ocean schroff aufsteigt und eine Höhe von 658 Fuß hat, an einem der Quelle des Doguadoflusses nahe gelegenen Punkte, folgt dem Laufe dieses Flusses bis zum Napipi und gelangt vermittelst des letzteren in den Atratostrom. Dieser bildet einen natürlichen Canal, dessen Tiefe selbst in der trockenen Jahreszeit nirgends geringer als 28 Fuß ist, und zwar vom Ocean bis zu der Mündung des Napipi hin. Ueber dieses neue Project Capitain Selfridge's giebt Lieutenant Collins folgende nähere Aufschlüsse:

»Die Mündungen des Atrato*) sind gegenwärtig durch Untiefen verstopft, deren Wasserstand nur 4 Fuß beträgt. Der Strom selbst dagegen ist breit, durchaus für die Schifffahrt klar, und hat überall 28 Fuß Tiefe, wie durch specielle Messungen Commander's Lull (1871) und Selfridge's selbst festgestellt ist. Das Bett des Atrato war offenbar einst ein Meeresarm, der durch Versinken der Uferhügel und durch riesige in Verwesung übergegangene Pflanzenmassen, welche alljährlich unter dem Einflusse der vertikalen Sonnenstrahlen und der zahlreichen Regengüsse in üppiger Menge erzeugt werden, allmälig angefüllt worden ist, ein Proceß, welcher in dem unteren Theile des Betts noch jetzt sich vollzieht, wo große Sümpfe, von dickem Gramalotegras angefüllt und im Aussehen mächtigen Wiesen gleichend, die Passage für Böte fast unmöglich machen. Unter dieser Decke aber fließt gleichwohl der Fluß in starker Strömung seewärts. Ungefähr 60 Meilen von der Mündung entfernt,

*) Auf die Benutzung dieses Stromes hat übrigens, wie wir beiläufig bemerken wollen, Alexander von Humboldt bereits im Beginne dieses Jahrhunderts als auf die einzig ausführbare Linie zur Durchstechung von Central-Amerika hingewiesen. Die Redaction.

bei der Ortschaft Sucio, beginnen die Dämme, welche in einer Höhe von 10 bis 12 Fuß die Wassermasse des Atrato einengen. Zu beiden Seiten des Stromes, in völliger Ebene, breitet sich unberührter Urwald aus, angefüllt von Gummibäumen und Farbhölzern verschiedener Art, welche werthvolle Ausbeute versprechen. Die Bewohner des unteren Atratothals beschäftigen sich denn auch vorwiegend mit dem Sammeln des im Ueberfluß vorhandenen Gummis. Bei zweckmäßiger Forstwirthschaft würde die Gummiernte hier unerschöpflich sein müssen; denn die Bäume sind über einen immensen Raum verbreitet und jeder von ihnen liefert, wie versichert wird, einen Ertrag von 2—3 Eßlöffel per Tag zwanzig Jahre hindurch. Leider aber fällen die Eingeborenen, in egoistischer Sorge für die Gegenwart und ohne Rücksicht auf die Zukunft, viele Bäume, um ohne Mühe reiche Ausbeute zu erlangen. In den oberen Theilen des Atratothals besteht der Haupterwerb der Eingeborenen in Goldsuchen — Gold graben läßt es sich nicht bezeichnen —, ein Industriezweig, welcher in Kurzem sehr wichtig und einträglich zu werden verspricht. Alle Flüsse nämlich — und deren Anzahl ist beträchtlich — welche von Osten her ihre Gewässer dem Atrato zuführen und deren Quellen in den Antioquain-Mountains liegen, enthalten in ihren Sand- und Kiesbetten (playos) Gold, welches in der Regenzeit selbst in den Atrato hineingeschwemmt wird. Leider sind die Einrichtungen zur Gewinnung des Goldes sehr primitiver Natur. Die Bearbeitung von Metalladern findet nur in ganz beschränktem Maße und auch dann nur mit Maschinen einfachster Construction statt. Der größte Theil des Goldes wird durch Auswaschen des Sandes in der Regenzeit erlangt.

Der wichtigste Goldmarkt der Gegend ist die Provinzialhauptstadt Quibdo, wo oft für 200,000—300,000 Dollars Gold jährlich zusammenfließt. Offenbar ließe sich dieser Ertrag mit Hülfe zweckmäßiger Einrichtungen erheblich steigern. Es ist also hier Amerikanischer Energie und Amerikanischem Capital ein weites Feld lohnender Thätigkeit dargeboten.

In dem Klima lassen sich zwei abgesonderte Trockenzeiten unterscheiden, mit denen ebensoviele Regenzeiten correspondiren. Januar, Februar und März bilden die trockenste und angenehmste Saison, im April beginnt die Regenzeit, während des Mai und Juni regnet es meist unaufhörlich. Juli, August und September sind leidlich trocken; im October wieder beginnend erreicht die Regenmenge dagegen ihren Höhepunkt im November und December.

Wenn auch Sumpffieber mehr oder weniger vorkommen, so scheint doch der Umstand, daß bei allen drei Expeditionen Selfridge's kein Mann in Folge klimatischer Einflüsse starb, ein Beweis zu sein, daß das Klima der Gegend weniger ungesund ist, als gewöhnlich angenommen wird.

Nach einer Beschreibung des erforderlichen Durchstichs ging Lieutenant Collins auf die Canalanlage und deren Kosten näher ein.

Die Breite des Canals soll danach an der Oberfläche 72 Fuß, an der Basis 60 Fuß, die Breite des Tunnels 60 bz. 40 Fuß, die Höhe des Tunnels von der Basis bis zum Gewölbe 112 Fuß betragen; die Tiefe des Canals ist zu 25 Fuß angenommen. An verschiedenen Punkten würden Ausweichstellen für die Schiffe hergerichtet werden müssen. Nimmt man an, daß die Kosten der Erdarbeiten sich auf 33 Cents für den Cubikyard Erde, auf 1 Doll. 25 Cts. bis 1 Doll. 75 Cts. für den Cubikyard Felsmasse, für die Tunnelirung aber auf 5 Doll. 35 Cts. für den Cubikyard belaufen, so sind die Kosten des Canals wie folgt zu veranschlagen:

für die Erdbewegungen................	1,998,900	Dollars,
» » Felsbewegungen	18,888,200	»
» den Tunnel......................	17,731,900	»
» zwanzig Schleusen	3,463,000	»
» verschiedene andere Ausgaben........	3,005,000	»
	45,087,000	Dollars,
hinzu 25 pCt. für unvorhergesehene Kosten	11,271,800	»
zusammen also auf	56,358,800	Dollars,

eine Summe, welche in Anbetracht der Natur des Unternehmens und im Vergleich zu den Kosten eines Canals auf irgend einer anderen Linie des Isthmus nicht für zu hoch erachtet werden kann.

Im Grunde können, wie Lieutenant Collins meint, vom Gesichtspunkte der Ausführbarkeit betrachtet, nur noch die Routen von Tehuantepec und Nicaragua in Berücksichtigung kommen; auch diese aber nicht etwa deshalb, weil sie größere Vortheile für die Canalanlage bieten, sondern wegen ihrer geographischen Lage; sie sind nämlich nördlicher, also für Nordamerika günstiger, gelegen. Man kann deshalb diese Linien gegenwärtig neben der Napipilinie als die einzigen Concurrenzprojecte ansehen, von denen eins oder das andere gewählt werden muß.

Die Tehuantepec-Route ist neuerdings von Amerikanischen Seeofficieren unter Capitain R. W. Shufeldt, die Nicaragualinie von Commander E. P. Lull studirt worden. Die erstere muß nach Capitain Shufeldt's Bericht für unausführbar erachtet werden, weil, wenn auch eine Canalanlage über den Isthmus von Tehuantepec an sich herzustellen ist, die Kosten so beträchtlich sind, daß sich schwerlich das Capital zu dem Bau wird zusammenbringen lassen. Denn die Länge des Canals würde 144 Meilen betragen; er würde allein 140 Schleusen erfordern, sein Lauf würde auf einer Strecke von 27 Meilen eine Gegend durchschneiden, welche zu allen Zeiten erheblichen Erderschütterungen ausgesetzt ist; und es würde außerdem ein Nebentunnel von 3 Meilen Länge gebaut werden müssen, um den Canal mit Wasser zu versorgen. Endlich würden sowohl an der Mündung des Coatzacoalcosflusses, auf Atlantischer Seite, als in der Bai von Salina Creek, dem projectirten Endpunkte am Pacific-Ocean, kostspielige Hafenanlagen errichtet werden müssen.

Aehnliche Schwierigkeiten bietet die Nicaragua-Linie, auf der nach vorläufigen Feststellungen etwa 130 Meilen und zwar zum Theil ebenfalls in einem vulcanischen Einflüssen unterworfenen Terrain von einem Canal durchschnitten werden müßten, und die in gleichem Maße guter Häfen an den Endpunkten entbehrt, wie die Tehuantepec-Linie.

Viel günstiger liegen die Verhältnisse bei der Napipi-Atratoroute. Auf der Atlantischen Seite gewährt der Golf von Darien alle Vortheile eines guten und sicheren Hafenbassins; nicht minder bietet die Pacificseite einen geschützten Ankerplatz in der Chiri-Chiribai; zudem kann die nur 10 Meilen davon entfernte Cupicabai von den Schiffen vortrefflich verwerthet werden. Die Umgebungen des Napipi- und Doguadoflusses bestehen aus den ältesten Tertiärfelsen, deren Structur beweist, daß die Gegend vulcanischen Einflüssen längst entzogen ist. Der einzige Einwand, welcher gegen die Napipiroute erhoben werden kann, ist demnach das Erforderniß eines Tunnels. Hierauf kann indessen entgegnet werden, daß der Bau desselben von den hervorragendsten Ingenieuren Nordamerikas für völlig ausführbar erach-

worden ist. Auch besteht die Schwierigkeit der Anlage nicht in der Tiefe des Tunnels, sondern in seiner Länge.

Anlangend endlich die Rentabilität des projectirten Canals, so ist auf Grund der Handelsausweise für das Jahr 1870 von Capitain Selfridge berechnet worden, daß der Canal am Ende des zweiten Jahres eine reine Einnahme von 5,266,000 Doll. abwerfen kann, was bei 60 Mill. Doll. Anlagecapital eine Verzinsung von 9 pCt. ausmachen würde.

Gleichwohl erfährt man nicht, daß die Regierung der Vereinigten Staaten der Ausführung des Projects näher getreten ist. Es muß also von der großen Schifffahrt nach wie vor die beschwerliche Route durch die Magellanstraße benutzt werden.

II. Kleine Mittheilungen.

Pullman Salonwagen-Gesellschaft. Das Arrangement, welches die bekannte Pullman Salonwagen-Gesellschaft mit etwa 150 Nordamerikanischen Eisenbahn-Compagnien und mit der Midland-Compagnie in England hat, besteht darin, daß die erstere auf eigene Kosten die nöthigen Wagen liefert und in Ordnung hält, 2 Beamte zu jedem Wagen stellt und sämmtliche Reparatur in Bezug auf neue Einrichtung übernimmt, wofür sie als einzige Entschädigung die freiwillig für die Benutzung der Wagen von den Reisenden über ihr Fahrgeld hinaus zu zahlenden Beträge erhält. Die Eisenbahn-Gesellschaft dagegen übernimmt den Transport, die Beleuchtung und Heizung der Wagen, sowie die Erhaltung des Aeußeren, was nur ein Theil der für ihre eigenen Wagen entstehenden Kosten ist und erhält volle Zahlung, wie von Reisenden erster Klasse. Die Eisenbahn-Gesellschaft zahlt also der Pullman-Gesellschaft nichts für die Benutzung ihres Capitals, ihre Arbeit und die Kosten des Versuches. Dabei macht die Salonwagen-Gesellschaft nichtsdestoweniger sehr gute Geschäfte. Während sie im Jahre 1867 nur 37 Wagen hatte, laufen 1873 nahezu 700 Stück auf dem Nordamerikanischen Eisenbahnnetz auf einer Gesammtlänge von 30,000 Meilen. Davon waren 119 im letzten Jahre gebaut worden; eine noch größere Zahl ist für dieses Jahr in Aussicht genommen. Auf den Linien hat sich der Verkehr dadurch außerordentlich gehoben; Geschäftsleuten ist das Reisen während der Nacht, das sowohl Zeit als Hotelkosten erspart, dadurch angenehmer gemacht worden.

Der Postverkehr von Steele. Steele (938 Stela) war ursprünglich eine Villa mit einem Königshofe, in welcher 938 Otto der Große einen Reichstag hielt.

Der Ort gelangte an das Stift Essen und erhielt durch Urkunde der Fürstin Äbtissin Salome vom 8. October 1681 städtische Rechte und einen Markt. Die katholische Kirche, Filiale von St. Johann in Essen, hat ein Haupt- und Nebenschiff an der Westseite aus dem 12. oder 13. Jahrhundert, ein Nebenschiff an der Ostseite vom Ende des 15. oder Anfang des 16. Jahrhunderts, einen Thurm von 1798 bis 1800. — Errichtung einer Rectoratschule 1855. Das vormalige, von Essen aus gestiftete Kloster dient als Armenhaus. Einführung der Städteordnung 25. Mai

1857. Einwohnerzahl	 1804	....	1356,
»	 1816	....	1472,
»	 1832	....	1869,
»	 1845	....	2342,
»	 1855	....	2942,
»	 1861	....	3722,
»	 1871	....	5306,
»	 1874	(mit Landbestellbezirk)	8388.

Als Behörde ist nur das Bürgermeisteramt zu registriren; dasselbe ressortirt vom Landrathsamte der Kreisstadt Essen.

Die mit der Stadt eng verknüpfte Gemeinde Bergerhausen ist gegenwärtig dem Amte Rellinghausen unterstellt, jedoch wird dieselbe Anfangs nächsten Jahres mit der Bürgermeisterei Steele vereinigt werden.

Das an Steele angrenzende, nur durch einen Graben getrennte »Königsteele« gehört zu Westfalen, Kreis Bochum, Amts Wattenscheidt. Ebenso die sich nördlich anschließende Gemeinde Freisenbruck, in welcher der Bahnhof liegt. Die Gemeinde Horst, östlich vom Bahnhof, mit dem Werke Neuschottland, wird von Hattingen, Kreis Bochum, verwaltet. In den genannten drei Gemeinden führen ortsansässige Vorsteher die polizeiliche Aufsicht; die Vereinigung derselben zu einer besonderen Bürgermeisterei steht jedoch in Aussicht.

Bergbau und Eisenindustrie sind Hauptfactoren des Nahrungserwerbes. In unmittelbarer Nähe der Stadt liegen 3 größere Kohlenzechen, weitere 6 von geringerer Bedeutung in einiger Entfernung; von den 3 Eisenfabriken ist das Werk Schottland (Puddel-Walzwerk und Hochöfen) das größte Etablissement; außerdem befindet sich in Königsteele eine Glashütte von altbewährtem Rufe.

Zur Besorgung der Postdienstgeschäfte in Steele bestand im vorigen Jahrhundert ein Postwärter-Amt, welches dem Post-Amte in Duisburg unterstellt war. 1789 wird Faber als Postmeister von Duisburg erwähnt, der die Fabersche Fähre (Duisburg-Ruhrort) einrichtete.

Damals war Jacob Nottebohm Postwärter in Steele; seine Besoldung betrug .... 18 Thlr. jährlich.

1803 1. Juli erhielt derselbe wegen der Duisburger Reit-Post eine Zulage von .... 18 » »

1815 (1. Januar) wurde die Postwärterstelle an Nottebohm definitiv übertragen, mit einem Gehalte von .... 24 » »

1824, am 1. Mai, wurde Nottebohm entlassen und sein Sohn, Joh. Wilh. Nottebohm, Waisenhaus-Rendant — mit .. 36 » » Gehalt zum Postexpediteur in Steele ernannt.

Im Laufe der Zeit erhöhten sich die Gehalts- ꝛc. Competenzen mehr und mehr.

So betrug	1836	(1. Januar)	das Gehalt	72 Thlr.,
	1838	»	die Vergütung für die Passagierstube	12 »
	1840	»	das Gehalt	96 »
	1841	»	die Miethsvergütung............	30 »

Am 1. Juli 1848 war Schloppert Postexpediteur, und nachdem dieser 1858, 26. September, freiwillig ausgeschieden war, Junghans Postexpediteur.

Sobann folgt die Umwandlung in eine Postexpedition I. Klasse.

1866, 1. November, Ledschbor, Postexpedient, Gehalt .. 450 Thlr., und weiter die Umwandlung in ein Postamt.
1869, 1. April, Schuchard, Postdirector, Gehalt ...... 900 „
1873, 1. October, Hauptmann a. D. Böttcher, comm. Amtsvorsteher, Remuneration .... 900 „
1874, 1. April, Hauptmann a. D. Rothe, comm. Amtsvorsteher, Remuneration .... 900 „

Einnahme:

Jahr.	Porto. Thlr.	Personengeld. Thlr.	Summe der etatsmäßigen Einnahme. Thlr.
1850	1,714	564	2,493
1851	1,825	863	2,985
1852	1,957	810	3,115
1853	2,243	1206	3,658
1854	2,709	1550	4,450
1855	3,024	1844	5,043
1856	3,553	2260	5,991
1857	4,240	2424	6,873
1858	5,138	2193	7,568
1859	5,588	2936	8,842
1860	5,700	3024	9,423
1861	5,724	2962	9,353
1862	6,374	1255	8,374
1863	6,604	402	7,697
1864	7,456	—	8,045
1865	8,668	—	9,218
1866	9,185	—	9,895
1867	10,139	—	10,882
1868	9,463	—	10,106
1869	9,787	—	10,517
1870	10,318	—	11,138
1871	11,341	—	12,338
1872	13,356	—	13,977
1873	16,451	—	17,213

Umfang des Postverkehrs:

Angekommene Briefsendungen pro 1873 .... 232,110 Stück,
„ Packete und Geldsendungen .... 33,858 „
Abgesandte Packete und Geldsendungen .... 47,736 „
Angekommene Postvorschußsendungen .... 3,510 „
„ Postmandate .... 1,494 „
Eingezahlte Postanweisungen .... 16,245 „
Abgesandte Nummern von im Abonnement bezogenen Zeitungen 12,662 „

Der Krieg und der Briefverkehr in Frankreich. Als im Jahre 1848 in Frankreich eine vollständige Umgestaltung des Postwesens vorgenommen wurde, belief sich die Zahl der beförderten Briefe auf 122 Millionen, 1849 wurden 158 Millionen Briefe durch die Post versandt und stieg diese Zahl 1853 auf 185, 1857 auf 252, 1862 auf 283, 1864 auf 300, 1867 auf 342 und 1869 auf 364 Millionen. 1870 sank dieselbe auf 281 Millionen, stieg aber 1871 wieder auf 305 und 1872 auf 349 Millionen. Wenn sich somit die Zahl der gewöhnlichen Briefe seit 1848 fast verdreifacht hat, so hat die der recommandirten Briefe in diesem Zeitraume in noch beträchtlicherem Maße zugenommen. Letztere betrug 1851 334,991 und stieg allmählich auf 1,997,700 in 1861, 3,774,159 in 1865, bis 5,356,073 in 1869. Von diesem Höhepunkte sank dieselbe 1870 auf 3,659,000, stieg 1871 wieder auf 4,607,000 und belief sich 1872 auf 4,810,000. Auch die Zahl der Postanweisungen nahm bis 1870 beträchtlich zu, sank dann aber wieder erheblich. 1847 betrug die Zahl der Postanweisungen 1,355,181 zum Gesammtbetrage von 39,744,522 Fr., 1850 2,103,000 im Betrage von 55,785,000 Fr., 1860 3,492,000 im Betrage von 87,297,000 Fr., 1865 4,135,000 im Betrage von 122,656,000 Fr., 1869 5,659,000 im Betrage von 164,000,000 Fr., 1870 endlich, wohl in Folge des Krieges und der Abwesenheit fast aller jungen Männer von ihrer Heimath, 6,259,789 im Betrage von 167,860,655 Fr. 1871 nahm die Zahl der Postanweisungen und der dafür eingezahlten Gelder nur wenig ab und belief sich auf 5,626,000 im Betrage von 139,000,000 Fr., desto bedeutender tritt die Abnahme 1872 hervor, wo die Zahl der Postanweisungen nur noch 3,951,000 und die Summe der eingezahlten Gelder 87 Millionen Fr. betrug. Hierzu hat jedenfalls die auf dergleichen Zahlungen gelegte Steuer und die Emission von Banknoten in kleinen Apoints, welche leicht in gewöhnlichen oder recommandirten Briefen verschickt werden können, viel beigetragen. Die Zahl der unbestellbaren Briefe, welche 1847 2,93 pCt. und 1854 1,53 pCt. sämmtlicher Briefe betrug, ist 1872 auf 0,73 pCt. gesunken. Die Zahl der unfrankirten Briefe belief sich 1848 auf 90 pCt., 1872 nur noch auf 4 pCt. aller beförderten Briefe.

Hall's Nordpolar-Expedition hat trotz ihres tragischen Ausgangs für die Wissenschaft manche werthvolle Ausbeute geliefert; insbesondere sind es die Forschungen des Deutschen Gelehrten Dr. Bessels, durch welche die Kenntniß des arktischen Gebiets nicht unerheblich gefördert worden ist. Dr. Bessels stellte, wie Amerikanische Blätter melden, fest, daß die Fluthwelle, welche Cap Hatherton auf der Nordwestseite von Grönland bestreicht, von Norden, wahrscheinlich also aus dem Stillen Meere herkommt. In der Newman-Bai, nahe an der Nord-Einfahrt in den Smith-Sund, stieg die Fluth nach Bessels Beobachtungen regelmäßig eher, als in der weiter südlich belegenen Polaris-Bai. Wäre die Fluthwelle bei Cap Hatherton aus dem Atlantischen Ocean hergekommen, so hätte dieselbe (da sie vom Aequator ausgeht und deshalb sich nördlich fortpflanzt) die Polaris-Bai eher erreicht haben müssen, als sie in der weiter nördlich belegenen Newman-Bai hätte wahrgenommen werden können. Sie muß also von Norden hergekommen sein. Dr. Bessels beobachtete weiter, daß die Fluthwelle bei der Littleton-Insel bereits von Süden nach Norden streicht, daß sie mithin nicht mit der in der Newman-Bai angetroffenen Fluthwelle identisch sein kann.

Es folgt aus diesen Wahrnehmungen Dr. Bessels also entweder, daß Grönland eine isolirte, vom Atlantischen Ocean umspülte Insel ist, oder daß die Fluth des Stillen Meeres durch die Behringsstraße nordöstlich in ein offenes Polarmeer hineinströmt und demnächst an der Küste Grönlands mit der von Süden kommenden Fluthwelle des Atlantischen Oceans zusammentrifft.

III. Literatur des Verkehrswesens.

Smyrna. Mit besonderer Rücksicht auf die geographischen, wirthschaftlichen und intellectuellen Verhältnisse von Vorder-Kleinasien. Bearbeitet von Dr. Carl von Scherzer, K. K. General-Consul in Smyrna. Wien. Alfred Hölder. 1873.

Zu den werthvolleren Bestandtheilen der umfangreichen Literatur, welche die Wiener Weltausstellung hervorgerufen hat, gehören die Monographieen, welche auf Veranlassung des K. K. Handelsministeriums in Wien von mehreren Oesterreichischen Consular-Beamten zur Veranschaulichung der commerziellen Bedeutung wichtiger Verkehrspunkte der Küsten des Mittelmeers bearbeitet und bei Eröffnung der Ausstellung herausgegeben worden sind. Diese Werke scheinen dazu bestimmt gewesen zu sein, die Darstellung des »Welthandels« in dem Pavillon des K. K. Handelsministeriums, welche insofern dem ursprünglichen Programm der Weltausstellung wenig entsprach, als sie nur den Triester Handel zur Anschauung brachte, zu ergänzen und zu erweitern; sie sind um so willkommener, wenn sie nicht auf die Schilderung der Handelsverhältnisse allein sich beschränken, sondern auch die physischen und socialen Zustände der betreffenden Gebiete in den Kreis der Besprechung ziehen. Während die Werke des General-Consuls v. Schwegel über Constantinopel und des General-Consuls Zwiedinek von Südenhorst über Syrien vorwiegend die Entwickelung des Handels, der Preisverhältnisse u. s. w. behandeln, bietet das oben angeführte Werk Dr. Carl von Scherzers eine vollständigere Uebersicht der Verhältnisse Smyrnas, aus welcher sowohl die Bedeutung dieser auf klassischem Boden neu aufblühenden Hauptstadt Kleinasiens, als auch die Zustände der zu derselben gehörigen Provinz Smyrna, deren Boden die altberühmten Stätten von Ephesos, Pergamos und Sardes umfaßt, in lebendiger Schilderung hervortreten.

Diese Würdigung der Gegenwart und ihrer Bestrebungen verdient mit Recht unser volles Interesse. So sehr durch Woods ephesische Entdeckungen, Adlers, Curtius und Taxiers Forschungen und selbst Schliemanns neueste Ausgrabungen (die übrigens schwerlich die Mauern und das skäische Thor Ilions oder den Schatz des Priamos, sondern wohl nur Funde aus dem novum Ilium des Lysimachos ans Licht gefördert haben) die Kenntniß der altionischen Cultur dieses Landstrichs bereichert worden ist: immerhin beansprucht die gegenwärtige Entwickelung dieser mit dem unvergänglichen Reize der Hellenischen Sagen wie mit dem Zauber einer reichen Natur ausgestatteten Gegenden schon deshalb erhöhte Theilnahme, weil dieselben gewissermaßen die Brücke zwischen Europa und Ostindien bilden, und bei Lösung der Frage über die Herstellung der schnellsten Verbindung zwischen zwei so mächtigen Handelsgebieten wahrscheinlich einst eine wichtige Rolle spielen werden. Im Hinblick hierauf ist es erfreulich, durch C. von Scherzer bestätigt zu hören, daß das Griechische

Element in Vorderasien endlich aus der durch die Türkischen Machthaber Jahrhunderte lang erhaltenen Erstarrung zu erwachen beginnt und in Anlehnung an die Angehörigen fremder Nationen, namentlich auch an Oesterreicher und Deutsche, in Smyrna sich höheren Culturbestrebungen zuwendet. In letzterer Hinsicht sind besonders die von Deutschen begründeten Schul- und Humanitäts-Anstalten Smyrnas hervorzuheben, in denen bereits über 200 Schüler nach Deutscher Methode Unterricht empfangen.

Gehen wir auf Dr. v. Scherzers Werk näher ein, so ist zunächst die geographische Einleitung bemerkenswerth, welche den Einfluß der Küstenbeschaffenheit auf die Culturentwickelung Vorderasiens darstellt. Namentlich ist es die Westküste Kleinasiens, deren Configuration und Gliederung die Entfaltung eines reichen Verkehrs begünstigen; während die Nord-Ostküste, wie die Geschichte zeigt, sich dieses natürlichen Vortheils weniger erfreut. An der Westküste bieten vortreffliche Buchten und Häfen, wie die von Aivalik, Dikali (in der Nähe von Pergamos), Jenidje-Fokia, Karadscha-Fokia und vor Allem Smyrna, südlich davon aber der Golf von Mendelieh und der Hafen von Budrun, dem alten Halikarnassos, bequemen Ankergrund; zahlreiche Flußthäler vermitteln den Verkehr von der Küste nach dem Innern, und in sanfter Abdachung von den Gebirgszügen des Manissa-dagh (Sipylos), des Nif-dagh und Boz-dagh (des Tmolos der Alten) breiten sich jene paradiesischen Ebenen aus, welche im Alterthume zu den reichsten Erdstrichen gehörten und in denen Städte wie Laodicea, Hierapolis, Antiochia, Magnesia, Priene u. s. w. blühten. Gegenwärtig sind nur etwa zwei Drittheile des Landes urbar gemacht, auch diese aber erst seit den letzten 20 Jahren; und es sind hauptsächlich Griechen, denen dieser Fortschritt zu danken ist. Das Klima ist mild, ja heiß; die Jahrestemperatur in Smyrna beträgt durchschnittlich + 16,22° C.; so daß Tausende der Provinz-Bewohner Jahr ein Jahr aus im Freien oder unter Zelten leben. Ueberall zeigt sich die Ueberlegenheit der rührigen, strebsamen Griechen über die trägen, indolenten Türken. Dennoch fehlt es an rationeller Bodenbewirthschaftung, und das Land, welches nach Tschichatcheffs Schätzung 8 Millionen Centner Getreide (Weizen) liefern könnte, producirt kaum die Hälfte. Wichtiger sind die Baumwollen-, Valloneen(Eichenrinden)-, Olivenöl- und Südfrüchte-Culturen. Ueberall aber im Innern der (1041 geogr. Quadratmeilen großen) Provinz Smyrna fehlt es an ausreichenden Verkehrsmitteln. Die alten Karawanenwege gehen in den Flußthälern von Smyrna nördlich nach Magnesia und Akhissar, östlich nach Cassaba und Kaisarieh (Cäsarea), südlich nach Aïdin und Denislü. Unter diesen Verkehrswegen aber darf man sich nicht etwa Europäische Straßen denken; es sind vielmehr nur glatt getretene Pfade, im Gebirge voll Geröllе, in der Ebene oft einem Sumpfe ähnlich, ohne Brücken und nur für Kameele passirbar, die in Karawanen zu 5, 7 oder 9 unter melancholischem Glockengeläut in gleichmäßigem Tempo hintereinander herschreiten. Die Treiber dieser Karawanen sind meist Turkomanen (Türken), welche nie unter einem Dache oder gar im Bette schlafen. Zu den Gütertransporten mögen in Kleinasien etwa 45,000 Kameele benutzt werden. Nächst dem Kameeltreiber ist für den Verkehr mit dem Innern der Katyrdschi, d. h. Maulthiertreiber oder Bote, das wichtigste Medium. Jeder nur einigermaßen bedeutende Ort schickt wöchentlich den Katyrdschi zum nächsten Hauptort, wo sich ein Postbüreau befindet, um Briefe und Zeitungen abzuholen. Der Katyrdschi erhält für diese Botendienste ¾ — 1 Franc per Pferd und Wegstunde. Neuerdings richtet die Türkische Regierung übrigens an allen grö

ßeren Orten Postanstalten ein und beginnt, den Postzwang für Briefe einzuführen, so daß die Boten-Einrichtungen mehr und mehr verdrängt werden.

Neben den erwähnten Transportmitteln besitzt die Provinz Smyrna noch zwei Eisenbahnen, von denen die eine bis Cassaba (98 Kilometer), die andere bis Aïdin (70 Kilometer weit) reicht. Erstere befördert jährlich etwa 209,080 Passagiere und 66,000 Tonnen Güter; letztere 141,518 Personen und 46,978 Tonnen Güter. Weit wichtiger ist der Dampfschiffsverkehr von Smyrna, welchen der Oesterreichische Lloyd, die Messageries maritimes, die Russische Dampfschiffsgesellschaft, die Gesellschaft »Azizieh« in Alexandrien und die Neapolitanische Società Trinacria vermitteln; der gesammte Dampferverkehr Smyrnas bezifferte sich für das Jahr 1872 auf 710 Schiffe und 532,774 Tonnen. In der an Wechselfällen reichen Handelsgeschichte Smyrnas, welche C. v. Scherzer in Umrissen vom Alterthume an bis auf die Jetztzeit vorführt, wird mit gerechter Anerkennung des verdienten Oesterreichischen Staatsmannes Freiherrn v. Bruck gedacht, dessen Einfluß die Errichtung directer Dampferlinien zwischen den Hafenplätzen des Adriatischen Meeres und der Levante, namentlich zwischen Triest und Smyrna, zuzuschreiben ist. In der That hat seitdem der Handel Oesterreichs und Deutschlands mit der Levante einen erfreulichen Aufschwung genommen und Triest insbesondere verdankt dem auf Brucks Antrieb 1837 dort begründeten Post- und Personentransport des Oesterreichischen Lloyd, der alle übrigen Concurrenzlinien der Levante-Route an Regelmäßigkeit und Billigkeit der Beförderung hinter sich läßt, zum großen Theil seine jetzige commerzielle Weltstellung.

Das stetige Wachsthum des Werths des Ein- und Ausfuhr Smyrnas

(es betrug 1863	die Einfuhr	24,942,420	Fl.	Oest.	W.	
1872	»	34,738,232	»	»	»	
1863	» Ausfuhr	35,041,810	»	»	»	
1872	»	48,668,376	»	»	»)	

verspricht auch für die Handelsbewegung Deutschlands mit der Levante die besten Aussichten in der Zukunft.

Was das Postwesen Smyrnas betrifft, so bestehen an diesem Orte zur Zeit ein Türkisches, ein Oesterreichisches, Französisches, Britisches, Russisches, Griechisches und ein Egyptisches Postamt. Der Türkischen Post fällt insbesondere der Verkehr mit dem Innern zu, dieselbe vermittelte 1872:

	Eingelangt.	Abgesandt.	Einnahme.
Amtliche Correspondenz: ..	20,000 Briefe,	22,000 Briefe,	70,000 Piaster,
Privatbriefe	110,000 »	130,000 »	338,516 »
Zeitungen und Kreuzbände.	2,000 Stück,	8,500 Stück,	3,500 »
Geld-Groups	1,200 »	5,850 »	505,000 »
Packete	300 »	600 »	9,828 »

Das Oesterreichische	Postamt	beförderte	1872	zusammen	125,758	Briefe,
das Französische	»	»	»	»	132,000	»
das Russische	»	»	»	»	6,000	»
das Griechische	»	»	»	»	4,000	»
das Egyptische	»	»	»	»	36,000	»

so daß der gesammte Briefverkehr Smyrnas sich auf etwa 700,000 Briefe jährlich beziffert. Das Britische Postamt besteht erst seit kurzer Zeit.

Bei dem Telegraphenamte in Smyrna wurden in dem gedachten Jahre aufgegeben 6157 Staats- und 7916 Privatdepeschen, wofür 358,485 Piaster Silber = 82,400 Frcs. eingenommen wurden; im internationalen Verkehr transitirten 38 Staats- und 1381 Privatdepeschen. Die Anzahl der in Smyrna angekommenen Depeschen betrug 14,632 Staats- und Privatdepeschen.

Welchen Reichthum an Producten die Provinz Smyrna trotz der Vernachlässigung des Anbaues und trotz der unzureichenden Beschaffenheit der Verkehrsmittel gleichwohl hergiebt, beweist das Budget für 1872. Die Einnahmen der von etwa 980,000 Menschen bewohnten, unter einem Türkischen Gouverneur stehenden Provinz eichte die Ziffer von 134,900,000 Piastern = 11,730,435 Fl., während die Ausgaben sich auf 14,922,000 Piaster = 1,297,565 Fl. Oest. W. stellen, so daß ein Ueberschuß von 129,987,000 Piastern = 11,302,435 Fl. Oest. W. verblieb. Die Zehntsteuer allein lieferte 44,000,000 Piaster Ertrag.

Die letzten Capitel des Scherzerschen Werkes sind einer detaillirten Darstellung der Handels- und Waarenbewegung Smyrnas gewidmet; seinen Werth erhöhen die beigegebenen Karten und graphischen Darstellungen der Preisschwankungen für einzelne Handelsartikel in den Jahren von 1863—1872.

IV. Zeitschriften-Ueberschau.

Es enthalten:

1) Hydrographische Mittheilungen, herausgegeben von dem Hydrographischen Büreau der Kaiserlichen Admiralität. Nr. 8 vom 18. April 1874.
   Beschreibung der Magdalen-Inseln und ihrer Umgebung. Reisen von Europa um das Kap Horn nach Honolulu. Auszug aus dem Reisebericht S. M. Kbt. Albatroß über die Reise von St. Thomas nach Havana. Beschreibung des Hafens von Niuchwang in der Mandschurei und Klima desselben. Kleinere hydrographische Notizen.
2) Zeitschrift der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin IX. Band 1. Heft. 1874.
   Ueber eine conforme Abbildung der Erde nach der epicycloidischen Projection. Von Dr. F. August (mit Karte). Agostino Codazzi. Ein Nachruf von Dr. H. Schumacher. Zur Geschichte Baghirmi's von Dr. G. Nachtigal. Festrede zur Feier des fünf und vierzigsten Stiftungsfestes der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin, am 20. April 1873. Gehalten von Prof. Dr. A. Bastian.
3) Journal télégraphique. No. 27.
   La législation télégraphique. Législation spéciale des Indes britanniques. La télégraphie à l'exposition universelle de Vienne. Projet de simplification des tarifs télégraphiques internationaux. Importance d'un groupement rationnel des éléments de pile dans les applications électriques. Nouvelles.
4) Jahrbücher für Nationalöconomie und Statistik. Herausgegeben von Bruno Hildebrand und Johannes Conrad. Jena. I. Band. 2. Heft.
   Die Säcularisation des Kirchenguts durch die Söhne Carl Martell's.

Der Entwurf der Novelle zur Gewerbe-Ordnung des Deutschen Reichs. Königlich Preußisches Gesetz über die Beurkundung des Personenstandes und die Form der Eheschließung. Vom 9. März 1874. Literatur. Das Salz. Statistische Mittheilungen ꝛc. Miscellen.

5) Unsere Zeit. Deutsche Revue der Gegenwart. Vom 15. April 1874.
Der Roman des second empire. Von J. J. Honegger II. Die Wiener Weltausstellung im Jahre 1873. Von Wilhelm Hamm. II. Ernst Renan's »Antichrist«.

6) Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen vom 17. April 1874.
Die finanziellen Betriebsergebnisse der Deutschen Eisenbahnen von 1855 bis 1873. Berliner Briefe. Aus Sachsen. Personal-Nachrichten. Ausland. Gotthardbahn. Die Nord-Pacific-Bahn. Literatur. Reformen im Eisenbahn-Güterverkehr, von L. E. Trommer.

7) Das Ausland. Ueberschau der neuesten Forschungen auf dem Gebiete der Natur-, Erd- und Völkerkunde. 47. Jahrgang, Heft Nr. 16. Stuttgart, 20. April 1874.
1. Die Presse und ihre Entwickelung. I. 2. Beiträge zur Säugethier-Fauna von Britisch Guyana. 3. Fritsche's Reise durch die östliche Mongolei. 4. Die Corruption in den Vereinigten Staaten. II. 5. Ueber zwei alte Bildnisse von Mercator und Ortelius. 6. Nachrichten von Rohlf's Expedition in die Libysche Wüste. 7. Durchforschung Nordost-Australiens. 8. Der Meteorschwarm des 2. Januar. 9. Rußlands Handel.

8) Revue des deux mondes. Paris, 15. Avril 1874.
I. La politique religieuse de la Suisse en 1874, par M. Ed. de Pressensé. II. Les progrès de l'instruction publique en Russie, par M. Émile de Laveleye. III. Architectes contemporains. M. Victor Baltard, par M. Henri Delaborde. IV. Les cimetières de Paris et le danger des nécropoles urbaines, par M. Maxime du Camp. V. La météorologie synoptique et la prévision du temps, par M. F. Maurice de Tastes. VI. Céline Lacoste, un souvenir de la vie réelle, par M. Paul Bourget. VII. L'hiver au Japon, une excursion à Nikko, par M. George Bousquet. VIII. Les mines d'argent du Nevada, souvenirs de voyage dans les états du Pacifique, par M. L. Simonin. IX. La marine marchande et les surtaxes de pavillon, par M. René Millet. X. Chronique de la Quinzaine. Histoire politique et littéraire. XI. Bulletin bibliographique.

Im Auftrage des Kaiserlichen General-Postamts herausgegeben von Dr. Katzler.

Berlin, Verlag und Druck der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. v. Decker).

Deutsches Postarchiv.

Beiheft

zum

Amtsblatt der Deutschen Reichs-Postverwaltung.

№ 9. Berlin, Mai. **1874.**

I. Actenstücke und Aufsätze.

37. Die Mission der Correspondenzkarte*).

Culturgeschichtlicher Versuch.

Von Herrn Schuldirector P. Kruschwitz zu Weißenberg in Sachsen.

Scheinbare Kleinigkeiten, Neuerungen und Einrichtungen, die auf den ersten Blick als durchaus unbedeutend sich darstellen, haben oft im weiteren Verlauf der Zeit eine tiefgreifende, allseitig berührende, dies oder jenes Verhältniß geradezu umgestaltende Wirkung ausgeübt. So eine Kleinigkeit, eine Neuerung, der man wohl von vornherein nicht gerade zu viel Bedeutsamkeit und Wirkungskraft zugetraut, die sich aber in der kurzen Zeit ihres Bestehens als ein vollkommen legitimes Kind unserer Gegenwart, als ein bedeutungsvoller Factor unseres Culturlebens bewiesen hat und als solcher immer mehr beweisen wird, ist unstreitig die »Correspondenzkarte«.

Wahrlich, dieses steife Blatt Papier, daß der Postgeneral Stephan uns Deutschen darbot, es hat sich zeitbewegend erwiesen und wird seine Bedeutung und Wirksamkeit immer weiteren Kreisen offenbar werden lassen. Somit verdient die Correspondenzkarte unstreitig eine, wenn auch nur flüchtige und skizzenhafte Würdigung ihrer Stellung und ihres Einflusses innerhalb unseres modernen Culturlebens.

Es war im Jahre 1870, als die Correspondenzkarte im damals Norddeutschen Postgebiete zur Einführung gelangte. Oesterreich kannte dieselbe wohl schon früher.

*) Mit Genehmigung des Verfassers aus den »Bautzener Nachrichten« abgedruckt.

Man kann nicht sagen, daß damals diese neue Einrichtung mit vielem Beifall aufgenommen worden wäre. Sie war eben nicht das, was man sehnlichst gewünscht hatte, eine Verminderung des Portos, welches durch die Aufhebung der Einhalbgroschenzone für den kleinen familiären, gesellschaftlichen und geschäftlichen Verkehr so empfindlich vertheuert worden war. Wenn nichtsdestoweniger gleich am Tage der ersten Ausgabe an Correspondenzkarten an allen bedeutenderen Postorten deren Tausende verkauft wurden, so hatte diese Erscheinung ihren Grund theils in dem Reize der Neuheit, der diese Karten für viele anziehend machte, theils auch in der unleugbaren Bequemlichkeit, welche dieselben für alle Reisenden und am Ende für jeden Correspondirenden durch die Ersparung der Arbeit des Brechens, Couvertirens, Siegelns oder Verklebens gewährten. Manchem mag es wohl auch eine kleine Selbstbefriedigung gewesen sein, seine schöne Handschrift, seinen für classisch erachteten Styl, vielleicht gar sein mehr oder minder ciceronianisches Latein, sein elegantes Französisch, seine stenographische Geschicklichkeit nicht nur dem Auge des Adressaten, sondern auch denjenigen zahlreicher Postbeamten darzubieten. Kaum aber möchten bei dem Fortbestande der gleichen Höhe des Portosatzes für einfache Briefe und Correspondenzkarten die letzteren zu einer durchschlagenden Wirkung es gebracht haben. Dazu standen denn doch dieser »Oeffentlichkeit des Correspondenzverfahrens« zu viele Vorurtheile entgegen.

Da kam der Krieg und mit ihm die unentgeltliche »Feldpostkarte«, die schon durch den angebrachten Vordruck der herrschenden Ungelehrsamkeit in militairischen Dingen wirksam zu Hülfe kam. Und dazu bot sie doch unzweifelhaft die denkbarste Erleichterung und Bequemlichkeit, mit einem Worte, sie genügte allen Anforderungen als ein bestes Mittel zum gegenseitigen schriftlichen Verkehr. Als nun nach Beendigung des Krieges das Einhalbgroschenporto für die Postkarte im gesammten Deutsch-Oesterreichischen Postgebiete und nach und nach deren Anwendbarkeit nach außerdeutschen Postgebieten unter namhafter Portoermäßigung zugestanden wurde, gewann dieselbe stetig an Verbreitung und wird immer mehr daran zunehmen. Es steht vielleicht zu erwarten, daß die Postkarte allmählich zur entschiedenen Herrschaft gelangen wird. Entspricht dieselbe ja doch aufs Evidenteste dem Grundcharakter unserer Gegenwart, welche in Betreff aller Verkehrsmittel möglichste Raschheit, Billigkeit und Kürze gebieterisch erheischt. Wie ließen sich diese Forderungen auf dem Gebiete des schriftlichen Gedankenaustausches wohl vollständiger zur Erfüllung führen, als durch die Postkarte?!

Sie wird und muß als durchaus legitimes Kind unserer Gegenwart auch alle Vorurtheile besiegen, die ihr bislang etwa noch im Wege stehen und wird ihre Widersacher siegreich überdauern. Mancher, der den theueren Correspondenzkarten feindlich oder wenigstens achtungslos gegenüberstand, ist ein Freund und Verehrer der billigen Postkarten, das ist ein nothwendiges Ergebniß des menschlichen Charakters. Nur meist aus der Kategorie derjenigen Alten, die mit Widerwillen der raschlebigen, dem Umstands-, ja zuweilen Formlosen sich zuneigenden Gegenwart angehören, recrutiren sich die Feinde der Postkarte. Diese können vermöge der Grundanschauung ihres Daseins unmöglich diesem leichten modernen Springinsfeld ihre Beachtung oder wohl gar ihren liebevollen Umgang zuwenden und reden demselben nun allerlei Uebeles von willenloser Plauderhaftigkeit u. dgl. m. nach. Es ist dies jene immer mehr aussterbende Schaar, die einer Zeit allgemeiner politischer und socialer Seichtigkeit und Breite entstammt, da man sich gewöhnt hatte, jede an sich un-

bedeutende familiäre oder persönliche Angelegenheit als ein Staatsgeheimniß, jedes Ereigniß des Privatlebens als eine Haupt- und Staatsaction anzusehen. Sonst hält etwa noch das Mißtrauen gegen die eigenen kalligraphischen, orthographischen oder stylistischen Leistungen Einzelne vom Gebrauch der Postkarte dauernd zurück. Die Furcht vor der Oeffentlichkeit der Correspondenzkarte wird immer mehr schwinden, wie man sich mehr und mehr davon überzeugen wird, daß die vielbeschäftigten Postbeamten dieselben entweder gar nicht lesen oder doch wenigstens das etwa Gelesene für sich behalten, am meisten aber durch die Macht des Einflusses, den die Postkarte im Verfolg der Zeit unzweifelhaft auf unsern gesammten brieflichen Verkehr und Ausdruck ausüben wird.

Ebenso wie ein Kind unserer Zeit ist die Postkarte auch ein Factor derselben. Mit ihrer Geburt ward die Aera des langen und sentimentalen Briefes, die so manches Jahr dauerte und unleugbaren Einfluß auf unser geistiges und sociales Leben ausübte, zu Ende gebracht. Die Kunst des Correspondirenden wird sich hinfort nicht mehr in der Gründlichkeit der Entwickelung, in der Länge und Zierlichkeit der Perioden, in der hinreißenden Gefühlsschilderung, in buntem Wechsel der Wendungen bei immer gleichbleibendem Appell an die Freundschaft und den sachlich feststehenden Versicherungen der Hochachtung und Zuneigung beweisen, sondern vielmehr in der Kürze und Bestimmtheit des Ausdrucks. Nicht mehr ein subtiles Spalten, sondern vielmehr ein mächtiges und erschöpfendes Zusammenfassen wird die Aufgabe und das Lob des Briefstellers der Zukunft ausmachen. Ohne Zweifel wird der Briefstyl durch die Postkarte, anstatt seines bisherigen deducirenden, einen thetischen Charakter gewinnen und das um so mehr, als auch die fortschreitende Ausbreitung des telegraphischen Verkehrs in eben der Richtung wirksam sich erweist. Es wird Pflicht der Schule werden, dieser Gestaltung der Dinge Rechnung zu tragen und in der stylistischen Unterweisung die Generation der Zukunft befreien zu helfen von dem Wuste leerer Förmlichkeiten, die so lange den schriftlichen Verkehr erschwerten und die Erlangung einer tadellosen Fertigkeit in demselben zu einem der gewöhnlichen Volksschule fast unerreichbaren Ziele machten. In Zukunft wird der Unterricht im Briefstellen nicht mehr seinen Schwerpunkt in formellen Uebungen suchen, sondern vielmehr in der Anleitung zu logischem Denken, sachlicher Klarheit und Deutlichkeit bei möglichster Kürze des Ausdrucks. Vielleicht aber ist dies ein Nachtheil insofern, als den zukünftigen Geschlechtern dadurch etwas von der Gefälligkeit und Artigkeit der Vorfahren abhanden kommen kann. Diesem möglichen Einwurfe begegnet man wohl leicht und überzeugend durch den Hinweis darauf, daß ein Verlust an allgemeiner Artigkeit keineswegs zu befürchten ist; denn gerade das durch die Correspondenzkarte auch auf diesem Gebiete zur Herrschaft erhobene Princip der Oeffentlichkeit macht es nothwendig, sich allenthalben streng innerhalb der von den Gesetzen der Artigkeit gezogenen Schranken zu halten. Wenn aber die Postkarte dem ohnehin im Absterben begriffenen Titelwesen vollends den Todesstoß giebt, so wird ihr dies in dem Kreise aller wahrhaft Gebildeten nur mehr Freunde erwerben. Sollte hingegen dem schriftlichen Verkehr im Laufe der Zeit wirklich etwas von der früher allgemein und auch heut noch vielfach beliebten und gepflegten Sentimentalität abhanden kommen, so wäre dies durchaus kein Schaden. Nicht mit Unrecht hat man darauf aufmerksam gemacht, daß die Sentimentalität in der Literatur immer ein Zeichen geistiger Verweichlichung ist und somit die Gefahr sittlichen Verfalls nahe legt, und daß nichts mehr geeignet scheint, die geistige Spannkraft eines aufwachsenden Ge-

schlechts zu lähmen, als die ihm in Erzählungen, Gedichten und Briefen nahegebrachte schöngeistige Empfindelei. Die Nothwendigkeit einer möglichst richtigen und gründlichen Zusammenfassung hinsichtlich des Stoffs sowohl als der Form wird für Jeden, der sich der Verkehrskarte bedient, ein heilsames Correctiv gegen die Krankheit der Empfindsamkeit werden, die ja erfahrungsgemäß nie leichter über den Menschen kommt, als beim Briefschreiben.

Für wahrhafte Freundschaft und besorgte Liebe ist die Postkarte unbedingt eine köstliche Errungenschaft. Sie trägt etwas von der Beweglichkeit, Liebenswürdigkeit und Wahrhaftigkeit an sich, mit der wir uns die himmlischen Boten der Vorzeit ausgerüstet denken. In jedem Augenblicke zur Hand, schon ausgestattet mit dem nöthigen Obolus, kann dieselbe ohne Weiteres in dem allzeit bereiten Nachen Charons, den wir Briefkasten nennen, Aufnahme finden und landet alsdann sicher jenseits des Stromes der Vergessenheit. Dabei begünstigt sie keineswegs in dem Maße, wie ihr schwerfälligerer Bruder, der Brief, die conventionelle Lüge und Heuchelei. Schnellfüßig und kurzgeschürzt, vielmehr ein Kind des Augenblicks, ist sie weit weniger geeignet, deren Trägerin zu werden.

In eben demselben Maße wie den familiären und freundschaftlichen Gedanken- und Nachrichtenaustausch erleichtert und begünstigt die Karte den geschäftlichen und wissenschaftlichen Verkehr. Wie rasch und billig ist durch ihre Vermittelung eine Erkundigung eingezogen, eine Erkundigung oft von größtem materiellen und geistigen Werthe. Selbst unserer Tagsgeschichtsschreibung kann und wird die Postkarte zu nicht geringer Förderung gereichen. Mit größter Leichtigkeit bringt dieselbe die Kunde eines merkwürdigen Vorfalls, Berichterstattungen irgend welcher Art in knapper druckfertiger Gestalt zur Hand des Redacteurs, erleichtert diesem sein schweres Amt und macht es möglich, mit verhältnißmäßig geringem Aufwand an Zeit und Geld den Zeitungen einen vielseitigeren Inhalt zu geben. Daß die Postkarte nicht nur zur Knappheit und Correctheit des Ausdrucks, sondern auch indirect zur Sauberkeit der äußeren Darstellung nöthigt, mag ebenso nur beiläufige Erwähnung finden, wie der Umstand, daß sie eine mächtige Beförderin des Bestrebens sein wird, die Kurzschrift immer weiteren Kreisen werth zu machen, und Denen, welche zur Erlernung derselben nicht mehr Zeit und Gelegenheit finden, Nöthigung bieten wird, in der Kunstfertigkeit sich zu üben, zweckentsprechende, allgemein verständliche Abkürzungen in der gewöhnlichen Currentschrift in Anwendung zu bringen.

Die Zukunft wird die hohe, vielseitige Bedeutung der Correspondenzkarte für unser Culturleben in immer helleres Licht stellen und es allgemein erkennen lehren, wie sehr dieselbe, als eine vor anderen befähigte Dienerin deutschen Geistes, es verdient hat, daß man ihr einen deutschen Namen auf die Stirn drückte und sie als »Postkarte« vollkommen ins deutsche Volksthum einfügte.

---

38. Aus dem Jahrbuche für die amtliche Statistik des Bremischen Staats für das Jahr 1872.

Der Flächeninhalt des Staates Bremen beträgt 25,506,45 Hektaren.

Es belief sich	1872		1871	
die Bevölkerung auf..	126,578	Einwohner gegen	123,090	Einwohner,
davon in der Stadt Bremen	85,322	» »	82,969	»

	1872			1871	
Geboren wurden	4,977	Kinder	gegen	4,611	Kinder,
d. i. 1 Geborener auf ..	25,43	Einwohner	»	26,69	Einwohner.
Trauungen fanden statt	1,406		»	1,214	
d. i. 1 Trauung auf...	90	»	»	101	» *)
Es starben	3,479	Personen	»	3,281	Personen,
oder von der Bevölkerung	2,67	pCt.	»	2,60	pCt.,
d. i. 1 Gestorbener auf .	36,38	Lebende	»	37,52	Lebende.**)

Von den 3479 Gestorbenen im Jahre 1872 entfielen 894 auf Kinder bis 1 Jahr, 620 auf Kinder von mehr als 1 bis 5 Jahr, 160 auf Kinder von mehr als 5 bis 10 Jahr, 1805 auf die Uebrigen.

Der Waarenverkehr ***) umfaßte

in der Einfuhr:

	Ctr. Br.		Mark		Mark	
1872..	26,133,189	im Werthe von	496,197,211,	durchschnittlich	18,97	gegen
1871..	23,420,377	» » »	466,452,431,	»	19,88	

in der Ausfuhr:

	Ctr. Br.		Mark		Mark	
1872..	13,778,803	» » »	471,168,197,	durchschnittlich	34,20	gegen
1871..	12,268,660	» » »	429,495,622,	»	35,02	

Die Haupt-Einfuhr- und Ausfuhr-Artikel bildeten Baumwolle, Kaffee, Getreide, Hülsenfrüchte, Reis, Tabak, Zucker.

Die Gewichtsziffern der Einfuhr und Ausfuhr dieser Artikel in den Jahren 1852 bis 1873 stellen sich folgendermaßen:

	Baumwolle.	Kaffee.	Getreide u. Hülsenfrüchte.	Mehl.	Reis.	Tabak.	Zucker.
	Ko. netto.	Ko. netto.	Ko. netto.	Ko. netto.	Ko. netto.	Ko. netto.	Ko. netto.
				Einfuhr.			
1852	4,312,598	6,238,270	43,229,429	3,114,827	11,329,885	29,878,208	9,404,196
1857	20,469,979	10,205,877	46,246,049	4,407,932	27,388,954	31,387,422	11,796,032
1862	5,786,776	5,060,705	45,592,717	6,417,291	39,125,180	34,246,238	12,069,519
1867	22,012,917	8,860,116	82,121,105	7,427,267	50,131,107	46,661,974	9,050,891
1872	30,426,768	8,570,778	73,040,513	9,673,147	52,992,298	52,299,035	7,856,671
				Ausfuhr.			
1852	4,470,001	5,954,168	35,248,395	1,399,416	7,621,855	26,793,769	7,377,860
1857	18,036,935	7,736,129	14,900,984	1,679,896	14,027,309	23,099,299	9,353,187
1862	7,820,682	4,782,251	30,909,837	3,128,349	29,978,929	34,561,502	9,650,646
1867	19,525,838	6,161,153	52,719,313	3,249,970	46,453,274	48,031,536	8,221,266
1872	28,667,550	7,284,303	55,770,059	3,613,885	53,566,349	54,598,893	5,033,984

*) In Berlin fanden im Jahre 1871 7991 Trauungen statt, d. i. 1 Trauung auf 103 Einwohner.

**) In Berlin kamen im Jahre 1871 31,816 Sterbefälle vor, d. i. 1 Sterbefall auf 26 Lebende.

***) Nach dem von dem Büreau für Bremische Statistik so eben ausgegebenen 1. Heft: »Zur Statistik des Schiffs- und Waarenverkehrs im Jahre 1873« beträgt im Jahre 1873 die Gesammt-Einfuhr 30,237,768 Ctr. Br. im Werthe von 530,663,724 Mark, durchschnittlich 17,52 Mark; die Gesammt-Ausfuhr 15,961,643 Ctr. Br. im Werthe von 501,713,799 Mark, durchschnittlich 31,43 Mark.

Wie sich Einfuhr und Ausfuhr seewärts, land- und flußwärts vertheilen, läßt sich aus nachstehender Uebersicht ersehen:

	seewärts:		land- und flußwärts:	
	Gewicht in Brutto-Centnern.	Werth in Mark.	Gewicht in Brutto-Centnern.	Werth in Mark.
Einfuhr:				
aus dem Zollverein	2,988,105	7,191,422	11,047,351	149,024,589
übrige Einfuhr von Europa	5,669,938	103,708,528	271,817	30,570,000
von Grönland	1,774	80,078	—	—
» den Vereinigten Staaten von Nordamerika	3,898,408	116,650,567	—	—
» Mexiko und Centralamerika	205,502	5,553,946	—	—
» Südamerika	425,109	30,750,096	—	—
» Westindien	213,611	14,926,727	—	—
» Afrika	63,418	7,488,403	—	—
» Asien	1,340,830	28,949,219	—	—
» Australien u. d. Sandwichs-Inseln	7,326	1,303,636	—	—
Zusammen im Jahre 1872	14,814,021	316,602,622	11,319,168	179,594,589
Dagegen im Jahre 1867	8,885,722	213,756,730	9,085,181	112,318,159
» » » 1862	7,177,426	144,818,836	8,464,752	77,719,745
» » » 1857	6,019,462	153,516,701	4,874,093	85,292,296
» » » 1851	3,717,922	59,102,560	3,516,577	62,288,962
Ausfuhr:				
zur Ausrüstung der Handelsflotte	1,308,010	4,458,525	—	—
nach dem Zollverein	1,358,931	14,259,695	6,847,947	214,073,566
übrige Ausfuhr nach Europa	1,548,058	54,900,845	1,287,121	56,213,349
nach Britisch Nordamerika	12,568	592,570	—	—
» den Vereinigten Staaten von Nordamerika	1,045,758	115,426,427	—	—
» Mexiko und Centralamerika	13,011	1,314,974	—	—
» Südamerika	134,557	4,611,611	—	—
» Westindien	161,328	2,766,454	—	—
» Afrika	26,014	483,485	—	—
» Asien	18,149	1,264,189	—	—
» Australien u. d. Sandwichs-Inseln	17,351	802,507	—	—
Zusammen im Jahre 1872	5,643,735	200,881,282	8,135,068	270,286,915
Dagegen im Jahre 1867	5,549,441	130,629,075	4,740,749	175,987,843
» » » 1862	4,390,412	96,680,810	2,606,603	107,171,589
» » » 1857	3,065,444	96,488,716	2,273,960	100,859,961
» » » 1851	1,703,609	50,752,940	1,699,505	52,621,313

An Seeschiffen kamen im Jahre 1872 3543 beladen und 95 leer an mit 34,885 Mann Besatzung. Unter den Schiffen waren 672 Bremische, 2069 andere Norddeutsche, 397 Großbritannische, 312 Niederländische, 6 Nordamerikanische und 182 anderer Nationalität. Die Zahl der abgegangenen Seeschiffe betrug 3568 und

zwar 2070 beladen, 1498 leer. Unter den angekommenen Schiffen waren 575 Dampfer von 299,861 Last (1 Last = 2000 Ko.), davon die meisten (325 von 243,228 Last = 72,44 pCt.) Bremische. — Die Seeschifffahrt entwickelte sich in den letzten 20 Jahren wie folgt:

	per Jahr durchschnittlich an Seeschiffen			
	angekommen:		abgegangen:	
1852—1856:	2806 Stück	mit 205,562 Last,	2892 Stück	mit 215,643 Last.
1857—1861:	2957 »	» 274,484 »	3225 »	» 284,413 »
1862—1866:	2760 »	» 286,963 »	3105 »	» 303,582 »
1867—1871:	2982 »	» 440,059 »	3108 »	» 440,947 »
1872:	3638 »	» 567,764 »	3568 »	» 543,937 »*)

An Auswanderern wurden im Jahre 1872 befördert 80,418 Personen in 210 Schiffen, davon 62,898 Personen in 124 Dampfschiffen. Aus dem Preußischen Staate wanderten im Jahre 1872 via Bremen aus 43,295 Personen, aus Deutschland rund 67,000 Personen, davon 42,588 bz. 66,000 nach den Vereinigten Staaten von Amerika.**)

Die Bremische Handelsflotte bestand am 31. December 1872 aus 252 Seeschiffen von 116,177 Last,***) gegen 265 von 115,162 Last (darunter 33 Dampfer) mit 5538 Mann Besatzung Ende 1871. Am 31. December 1796 zählte die Bremische Handelsflotte 137 Seeschiffe von 14,439 Last.

Der Betrag der in Bremen discontirten Wechsel belief sich im Jahre 1872 auf 595,688,533 Mark in ca. 200,000 Apoints gegen 506,277,102 Mark in ca. 170,000 Apoints im Jahre 1871.

Bei 43 im Bremischen Staate vertretenen Lebensversicherungs-Gesellschaften waren im Jahre 1872 3343 Personen mit 12,492,531 Mark Kapital, und 28 Personen mit 7099 Mark Rente versichert.

Es waren im Jahre 1872 im Bremischen Staate vorhanden: 7 öffentliche höhere Schulen mit 67 Klassen, 97 Vorstehern und Lehrern, 2 Lehrerinnen, 1873 Schülern und 113 Schülerinnen; außerdem bestehen noch 19 Privatschulen, 6 Fachschulen und 52 Volksschulen.

Die Zahl der Firmen betrug Ende 1872 3075.

---

*) Die Zahl der im Jahre 1873 angekommenen Seeschiffe beträgt 3465 mit 652,672 Last, die der abgegangenen 3324 mit 602,885 Last.

**) Im Jahre 1873 wurden 63,241 Auswanderer über Bremen befördert gegen 80,418 in 1872, in welchem Jahre die Auswanderung eine außergewöhnliche Höhe erreicht hatte. Abgesehen von dem Jahre 1872 ist nur in den Jahren 1854 (76,875 Personen), 1867 (73,971), 1868 (66,433) und 1869 (65,179) die Auswanderung stärker gewesen als im Jahre 1873. Auch die Auswanderung über Hamburg weist für das Jahr 1873 gegen 1872 eine Abnahme von 5162 Personen auf; es wurden befördert 1872 74,011 Personen, 1873 68,849 Personen. — Nicht minder hat die Auswanderung aus Schweden im Jahre 1873 im Verhältniß zu den hervorgehenden Jahren bedeutend abgenommen, wozu die im vergangenen Jahre in allen Landestheilen Schwedens in Angriff genommenen Eisenbahnbauten, sowie die reichen Ernten der letzten Jahre wesentlich beigetragen haben. Nach dem so eben von der Polizeikammer in Gothenburg veröffentlichten Bericht betrug die Zahl der im Jahre 1873 ausgewanderten Personen 10,682; im Jahre 1872 betrug dieselbe 12,491; 1871 12,879; 1870 14,286; 1869 24,146 Personen. Bemerkenswerth ist, daß seit Beginn des Herbstes viele Hunderte nach Amerika Ausgewanderter wieder nach ihrer Heimath zurückgekehrt sind.

***) Ende des Jahres 1873 zählte dieselbe 233 Schiffe von 118,603 Last.

Die Staats-Einnahmen beliefen sich im Jahre 1872 auf 9,392,988 Mark; die Ausgaben auf 21,026,356 Mark, so daß ein Deficit von 11,633,368 Mark verblieb.

Die Staatsschuld betrug im Jahre 1872 50,858,462 Mark = 402 Mark pro Kopf der Bevölkerung, gegen 40,494,414 Mark = 329 Mark pro Kopf im Jahre 1871.

---

39. Die Littauische Niederung.

Von Herrn Postamts-Assistenten Wunderlich in Preuß.-Holland.

Wenn wir den oberen Lauf der Memel verfolgen, so treten wir eine Meile unterhalb Tilsits in ein ebenes äußerst fruchtbares Land, die Tilsiter Niederung, die wegen ihrer fetten Weiden und der weitausgebildeten Vieh- und Pferdezucht eine gewisse Berühmtheit erlangt hat. Nachdem sich die Memel beim Schanzenkruge in zwei Arme, rechts die Ruß und links die Gilge, getheilt hat, dacht sich das Terrain noch mehr ab; der Boden wird weicher, moor- und schlammhaltig; Chausseen und Landstraßen verschwinden und werden durch zahlreiche Wasserstraßen ersetzt. Der nördliche Arm der Memel mündet durch die Ausflüsse Ruß, Atmatt, Pokalna, Waruß und Skirwindt in das Kurische Haff; ebenso münden dort Gilge, Inse, Tawe und Loje, die Nebenarme der Gilge, sowie der Nemonienstrom, welcher aus den Nebenflüssen: Timber, Lauken, Schalteik und Schnecke entsteht. In diesem Flußnetz, am östlichen Ufer des Kurischen Haffs zwischen Labiau und Memel, liegt die tiefe oder Littauische Niederung, 10 bis 12 Meilen lang und 3 Meilen breit.

Einzelne der genannten Ströme sind durch Canäle mit einander verbunden, um den Bewohnern kürzere Verkehrsstraßen ohne Berührung des Kurischen Haffs zu verschaffen und die Niederung zu entwässern. Einer der ältesten dieser Canäle ist die neue Gilge, die in den Jahren 1613—1616 an Stelle des Gilgestroms, der sehr krumm und buchtig war, gegraben wurde. Der kleine Friedrichsgraben, unter dem Großen Kurfürsten angelegt, verbindet die untere Gilge mit einigen Nebenflüssen des Nemonienstroms. Der Seckenburger Canal führt aus der neuen Gilge direct in den Nemonienstrom; aus diesem führt der große Friedrichsgraben parallel mit dem Kurischen Haff in die Deime, den Arm des Pregels, und verbindet so das Flußgebiet der Memel mit dem des Pregels.

Diese Flußverbindung ist für die Schifffahrt Ostpreußens von nationaler Bedeutung, denn nicht der Verkehr der Littauischen Niederung allein concentrirt sich auf den genannten Wasserstraßen, sondern diese bieten auch dem nahen Rußland günstige Abfuhrwege für seine zahlreichen Handelsproducte. Die Memel, in Rußland Niemen genannt, ist dort durch einen Nebenfluß Czara und den Opinskeschen Canal mit der Jasiolde und dem Przypiec, Nebenflüssen des Dnieper, verbunden, wodurch also ein Flußverkehr zwischen dem Schwarzen Meere und der Ostsee hergestellt ist. Sämmtliche Russischen Transporte, welche diesen Weg einschlagen, berühren einen Theil der Littauischen Niederung. Namentlich ist der große Friedrichsgraben eine sehr belebte Handelsstraße für alle Russischen Transporte, die ihren Cours über Labiau nach Königsberg in Pr. nehmen.

Die Russischen Handelsartikel, als: Getreide, Flachs, Hanf, Tabak rc., werden in eigens dazu erbauten, aus rohen starken Bohlen gezimmerten Schiffen, Witinnen genannt, transportirt. Oft sind 15—20 Mann nothwendig, eine beladene Witinne fortzuziehen. An dem kurzen Mast ist ein Seil angebracht, an dessen Ende sich die Schiffer in besondere Gürtel einspannen und die Witinne schrittweise weiter ziehen. Bei dieser langsamen Beförderung vergehen oft Monate, ehe Königsberg (Polnisch Królewiec) erreicht wird. Die Russischen Schiffer, welche der Ostpreuße »Dschimken« nennt, führen dabei ein höchst anspruchsloses, wenig beneidenswerthes Leben. Sie kommen während des ganzen Transports unter kein Dach und essen auf ihrer Reise meistens nur Brod und Milch, wie es nach Umständen unterwegs zu haben ist. In Königsberg endlich angelangt, wird nicht allein die Ladung, sondern auch die Witinne selbst verkauft. Die Dschimken erhalten dann den Lohn von ihrem Herrn, der die Reise als Begleiter der Witinne mitgemacht hat, und wandern nun in großen Schaaren über Tapiau, Insterburg, Gumbinnen rc. ihrer fernen Heimath zu, um im nächsten Frühjahre sich wieder vor eine neue Witinne zu spannen.

Ein anderer Russischer Handelsartikel, der in Preußen viel Absatz findet und seine Transportstraße durch die Canäle der Littauischen Niederung nimmt, ist Holz. Dasselbe wird in der Regel in ganzen Stämmen transportirt. Die Holzstämme sind nebeneinander zusammengebunden, gewöhnlich 15—20 Stück, dahinter folgen noch 2—3 derartige Gebinde; das nennt man eine Holztrift, und die Schiffer heißen Holzflösser oder Flüssaken. Am lebhaftesten ist der Holztransport längs der Ruß. Das Dorf Ruß mit 2000 Einwohnern treibt vermöge seiner günstigen Lage ganz bedeutenden Holzhandel. Dort werden die Holztriften den Russischen Flüssaken abgekauft, in sechs Dampfschneidemühlen zu Brettern, Bohlen rc. geschnitten und über Memel nach Stralsund, Stettin, Bremen, Hamburg rc. versandt. Im Jahre 1873 sind in Ruß allein für 1,000,000 Thaler Hölzer gekauft worden.

Die Bedeutung eines Canals zur Verbindung der Littauischen Niederung bz. des Memelstroms mit der Deime hatte bereits der Große Kurfürst gewürdigt; allein die finanziellen Verhältnisse gestatteten ihm die Ausführung dieses großartigen Projectes nicht. Doch waren die Vorarbeiten zu diesem Bau beim Tode des großen Herrschers soweit vorgeschritten, daß der Canal in den Jahren 1689—1697 auf Kosten der Gräfin Truchseß v. Waldburg gebaut werden konnte. Letztere erhob auf diesem 3 Meilen langen Canal, welcher der große Friedrichsgraben genannt wurde, einen Zoll, bis sie im Jahre 1709 ihr Eigenthumsrecht an den Staat für 60,000 Thaler abtrat. Ohne diesen Canal hätten die Schiffe aus dem Memelgebiet immer den weiten Umweg über das Kurische Haff machen müssen, um nach Labiau und Königsberg zu gelangen, was außerdem für die kleineren Flußfahrzeuge gefährlich und oft unausführbar gewesen wäre.

Indem der große Friedrichsgraben vom Dorfe Nemonien bis Labiau parallel mit dem Kurischen Haff läuft, ist zwischen diesem und dem Canal eine Landzunge entstanden, die an einzelnen Stellen, wie bei den Dörfern Juwendt und Agilla, nur 50 Schritt breit ist. Damit die Wellen des Haffs oder im Frühlinge die Eisschollen desselben diese schmale Landzunge nicht beschädigen, erhebt sich am Ufer des Haffs ein großer Steindamm, der zu verschiedenen Zeiten entstanden, erhöht und verstärkt worden ist. Ebenso ist der Canal selbst von der Haffseite mit einem mäßigen Damme von Erde geschützt, der zugleich zur Passage für Fußgänger und leichte Fuhrwerke dient.

An beiden Ufern des Canals liegen wohlhabende Dörfer so eng aneinander, als ob dieselben eine einzige zusammenhängende Colonie bildeten.

Abgeschlossener liegen die übrigen Dörfer der tiefen Niederung, wie z. B. Nemonien, Gilge, Inse, Tawe, Loje, Ruß, Waruß rc. an den Flüssen gleichen Namens, nahe an der Mündung derselben in das Kurische Haff. Dort finden wir die Nachkommen des alten Littauischen Volksstammes, die sich bis heute ihre Sprache unverändert zu erhalten gewußt haben und noch manche eigenthümliche Sitten und Gebräuche treu bewahren.

Der hauptsächlichste Erwerbszweig der Littauer der Niederung ist die Fischerei, die theils im Haff, theils in den genannten Strömen in bedeutendem Umfange betrieben wird. Ein anderes Transportmittel als den Kahn kennt der Littauer im Sommer nicht. Der Wagen wird nur unmittelbar am großen Friedrichsgraben, sowie an der Grenze der Höhe, d. h. des höher gelegenen Landes, z. B. in Ruß, zeitweise benutzt; in der Nähe des Haffs kann er gar nicht gebraucht werden, weil keine Landstraßen vorhanden sind und wegen des schlammhaltigen Bodens auch nicht hergestellt werden können. Selbstverständlich sind dort für den Sommer auch die Pferde überflüssig. Da ist der Bewohner nur auf seinen Kahn angewiesen. Auch der Briefträger bewirkt sein Bestellungsgeschäft zeitweise per Kahn. Er hat dazu in der Regel ein ganz kleines Boot, Seelenverkäufer genannt, das nur einen, höchstens zwei Mann trägt. Ein solches Fahrzeug ist leicht zu handhaben und selbst für schmale, seichte Gräben brauchbar. Auf diese Weise wird von den kleinen Postanstalten jener Gegend auch die Botenpost befördert; nur während eines trockenen Sommers wandert der Postfußbote auf Fußwegen oder aufgeschütteten Dämmen nach der nächsten größeren Postanstalt. Die Briefträger haben bei der Häufigkeit der Ströme oft 10—15 Mal täglich Flüsse zu passiren und erhalten daher von der Postverwaltung 30—40 Thlr. jährliche Entschädigung für Kahnmiethe und Fährgelder.

Für den täglichen Flußverkehr wird der Handkahn, ein kleiner, leicht gebauter Kahn, für 2, 3—4 Personen, gebraucht; zu Transportzwecken ist der sogenannte Markt- oder Haffkahn bestimmt, zu dessen Fortbewegung bereits 2—3 Personen gehören. Zur eigentlichen Fischerei im Haff haben die Littauer einen besonderen großen Kahn, Keudel genannt, der zu seinem Zwecke genügend ausgerüstet und mit allen möglichen Sicherheitsvorrichtungen versehen wird. Die Hafffischerei wird in der Regel in einem 3tägigen Turnus betrieben. Am Montag früh verläßt der Fischer in Begleitung von 1—2 Fischerknechten das Dorf und kehrt erst am Mittwoch mit seinem beladenen Keudel heim. Donnerstag fährt derselbe Keudel hinaus, um am Sonnabend wieder zu kommen. Am Mittwoch und Sonnabend ist das Leben in den Haffdörfern ein regeres als sonst; da harren bereits zahlreiche kleine Händler, welche von den einlaufenden Keudeln die Fische kaufen und sie weiter ins Land schaffen. Der Fischer behält nur so viel, als er für seinen Haushalt braucht. Dieser Bedarf ist aber keineswegs ein geringer, denn die Fische bilden die Hauptnahrung des Littauers. Für den Winter, wo die Fischerei weniger lohnend ist, hat der Fischer getrocknete, geräucherte und gebackene Fische vom Sommer her, die selbst bei Gastereien auf der Tafel nicht vermißt werden.

Auch zu eigenthümlichen industriellen Zwecken werden die Fische des Kurischen Haffs verwendet. Die kleinen, anscheinend wenig werthvollen Stinte und Kaulbarse, welche dort massenhaft gefangen werden, liefern den in Ostpreußen bekannten und begehrten Fischthran, der zwar unangenehm riecht, aber als Schmiermittel für Leder-

waaren sehr gesucht ist. Zur Bereitung des Fischthrans hat der Fischer ein niedriges, hölzernes Häuschen, Thranschauer genannt, wo die kleinen Fische in einem großen Kessel gekocht und dann in eine Tonne geschüttet werden. Die fettigen Substanzen sondern sich bald an der Oberfläche des Inhalts ab und werden öfters mit einem besonderen Holzlöffel abgeschöpft. Von Zeit zu Zeit wird die Fischmasse so lange umgerührt, bis dieselbe kein Fett mehr absetzt. Dieses abgeschöpfte Fischfett ist der Thran; derselbe ersetzt dem Littauer Oel und Petroleum. Damit die Fischmasse (Littauisch Drages) nicht in Gährung übergeht, wird dieselbe allabendlich nach Sonnenuntergang in das Haff gefahren und dort ausgeschüttet. Die neuere Industrie weiß diesen Fischabfall zu benutzen, um daraus Fischguano zu bereiten.

Die Häuser in den Dörfern der Littauischen Niederung sind durchweg aus Holz erbaut und haben keine Schornsteine, weil der Boden solche schwere Masse nicht tragen würde und Ziegel, Lehm und Steine erst von weit hergeholt werden müßten. Nur fiscalische Gebäude, wie Forsthäuser, Kirchen und Schulen 2c. sind massiv erbaut und mit Schornsteinen versehen. Zu solchen Bauten muß das Fundament oft 5—10 Meter tief eingelassen werden, bis ein fester Lehm- oder Sandboden gefunden wird. Die Ecken der hölzernen Gebäude sind mit Theer bestrichen, um der Nässe eher Stand zu halten. Die Dächer werden in der Regel mit Rohr, das an den Ufern des Haffs wächst, gedeckt und mit geschnitzten Giebelverzierungen geschmückt. Die Wände sind von außen und innen mit Kalk übertüncht und die Fensterladen gewöhnlich grün angestrichen und mit gelben, weißen und rothen Arabesken verziert. Das Wohnhaus, welches mit der Front nach dem Strome zu steht, wird durch einen großen Hausflur in 2 Hälften getheilt. In der Mitte desselben ist der Kochheerd, wo an einem eisernen Haken der Kessel schwebt. Der Rauch sucht sich selbst seinen Weg durch die Hausthüren oder die große Oeffnung der Bodendecke. Während die eine Hälfte des Hauses zu Wohnungsräumlichkeiten bestimmt ist, besteht die andere Hälfte aus einer Vorrathskammer und dem Kuhstall, aus welchem ein besonderer Ausgang führt.

Die Wohnzimmer der Littauer machen den Eindruck der Gemüthlichkeit und Behaglichkeit. Man merkt sofort an Möbeln und Wirthschaftsgeräthen die große Vorliebe des Littauers für bunte Farben. Da ist fast jeder Gegenstand mit bunten Blumen, Arabesken und Figuren bemalt. Namentlich legt der Littauer viel Gewicht auf einen großen Vorrath von buntem Porzellan, das in einem vom Boden bis zur Decke reichenden Regale aufgestellt ist. Auch dürfen an den Wänden eingerahmte bunte Bibelbilder nicht fehlen. Selbst die letzte Wohnung des Littauers, der Sarg, wird mit bunten Farben geziert, und auf dem Grabe ehrt ein buntbemaltes Holzkreuz das Andenken des Verstorbenen.

Diese Neigung für bunte Farben kommt bei den Littauern ganz besonders in der Kleidung zum Ausdruck. Die Frauen, auch wohl erwachsene Mädchen, tragen bei festlichen Gelegenheiten um den Kopf ein großes, buntwollenes Tuch, künstlich zusammengelegt und turbanartig gebunden. Ein solches Tuch ist oft theuer und bildet den größten Putz der Frau. Auf das Zusammenlegen des Tuches um den Kopf wird sehr viel Mühe verwendet und es erfordert nicht wenig Uebung. Dieser Kopfputz wird im Sommer und Winter getragen, nur daß im Sommer ein Tuch von leichtem Wollenstoff benutzt wird. Die Röcke der Frauen, mäßig lang, bestehen aus buntgestreiften Stoffen und werden sehr faltenreich getragen. Ueber dem Rocke vollendet eine enganschließende mit bauschigen Aermeln versehene und mit 2 Reihen grüner,

gelber oder blauer Glasknöpfe verzierte blaue Tuchjacke die Nationaltracht. Am Halse bedeckt der große, mit bunter Seide ausgenähte Leinenkragen des Hemdes die Jacke. Im Sommer bleibt dieses Kleidungsstück fort und wird durch ein großblumiges Kattun- oder Seidenmieder ersetzt. Die bauschigen, langen Hemdärmeln sind dann mit farbiger Seide ausgenäht.

Die Tracht der Männer ist einfacher, aber immerhin originell. Aehnlich der kurzen Jacke der Frau, trägt auch der Mann ein solches Kleidungsstück, das mit 2 Reihen kleiner, blanker Messingknöpfe besetzt ist. Während des Sommers ist diese Jacke von blauem Leinen. Die Hosen, aus blauem Tuch oder im Sommer aus grauer Leinwand, sind an den Füßen ziemlich enge, nehmen aber nach oben an Weite zu, so daß sie an den Hüften in große Falten gelegt sind. Stiefel trägt der Lithauer nur bei der Fischerei; an Sonn- und Festtagen hat er Schuhe an. Die Kopfbedeckung bildet für den Winter eine roth verzierte blaue Tuchmütze, deren Krempe zum Schutz gegen Kälte und Wind bis auf die Schulter herabzulassen ist.

Außer der Fischerei wird in der Littauischen Niederung Gemüsebau und Heugewinnung betrieben. Vermöge seiner zähen Natur und bekannten Ausdauer hat der Littauer es verstanden, dem wässrigen Boden nach und nach Gärten und fruchtbares Land abzugewinnen. Es gedeiht dort aber nur Gemüse, namentlich Zwiebeln, Mohrrüben und Weißkohl (Kumst.) In verhältnißmäßig kleinen Gärten wird soviel gewonnen, daß einige Kahnladungen nach Memel, Tilsit, Labiau und Königsberg zum Verkauf geschafft werden. Die Zwiebelernte in der Niederung trifft mit der Ernte des Roggens auf der Höhe zusammen. Da die Fischer nun kein Getreide bauen, so suchen sie sich solches durch Tausch gegen Zwiebeln zu besorgen. Zu diesem Zwecke fährt der Littauer mit einer Kahnladung Zwiebeln längs der Deime, dem Pregel, der Alle rc. weit ins Land, ladet endlich seine Zwiebeln in einen gemietheten Wagen und bietet seine Waare auf dem Lande zum Tausch an. In der Regel wird ein Maaß Zwiebeln gegen ein gleiches Maaß guten Roggens gegeben. Nebenbei führen die Fischer bei diesem Tauschhandel noch geräucherte Aale und Lachse, welche sie gegen baares Geld verkaufen. Jeder Fischer hat schon sein besonderes Absatzgebiet, das er Jahr für Jahr oft einige Male besucht. Auf der Höhe werden diese Tauschhändler »Kuren« genannt. In Folge dieser Reisen tritt der Littauer aus seinem Sprachgebiet, kommt mit Deutschen in Berührung, lernt Deutsch sprechen und nimmt mehr und mehr Deutsche Gebräuche an.

Seinen Zwiebel- und Gemüsegarten hat der Fischer mit einem dichten Strauchzaun umgeben, damit die Ueberschwemmungen des Frühjahrs und Herbstes nicht die Humusschicht mit fortreißen. Außer seinem Garten hat der Fischer in der Regel einen bedeutenden Wiesencomplex als Eigenthum. Der Heuertrag ist dort an den Ufern des Haffs und der Memelarme ein recht ergiebiger, ja sogar einträglicher, als Fischerei und Gemüsebau. Die Wiesen werden jährlich zweimal gemäht, im Monat Juni und September. Was der Besitzer für seinen Viehstand an Heu selbst braucht, wird auf den Boden seines Hauses geschafft, alles andere bleibt zum Verkauf und wird auf den Wiesen in große, kegelförmige, auf hölzerne Gerüste gegründete Haufen aufgeschichtet. Im Winter ist der Heuhandel ein sehr lebhafter, denn die Niederung bildet eigentlich das Heumagazin für die Höhe. Man sieht dann unzählige große Heuschlitten den Heubedarf aus der Niederung nach allen Richtungen Ostpreußens abfahren und je strenger der Winter, desto leichter ist der Transport und desto ergiebiger die Einnahme für den Fischer. Ist der Winter flau, so daß die Ströme nicht

zufrieren, so ist es oft ganz unmöglich, das Heu von den Wiesen abzuholen. Denn nur bei starkem Froste wird der Boden so fest, daß das Heu mit Pferden von den Wiesen abgefahren werden kann.

Was dem Fischer im Sommer das Boot, ist ihm im Winter der Handschlitten und die Schlittschuhe. Wohlhabendere Fischer kaufen sich für diese Jahreszeit auch ein schönes junges Pferd.

Zweimal im Jahre tritt für die tiefe Niederung eine Periode ein, in der jeder Stromverkehr gehemmt ist, es ist dieses die Zeit im Spätherbste, wenn die Ströme anfangen zuzufrieren, und die Zeit im Frühlinge beim Eisgange.

Die Ströme jener Gegend und das Haff selbst frieren mit Grundeis zu. Ein heftiger Nordwestwind treibt das Wasser aus dem Haff in die Flüsse und die ganze Gegend gleicht einem unabsehbaren See, aus dem nur die Häuser und Heuhaufen wie einzelne Punkte hervorschauen. Eine derartige Ueberschwemmung geht in der Regel dem heranrückenden Winter voran. Das Grundeis, welches in der Gestalt von Eisnadeln aus der Tiefe des Stromes heraufkommt und sich immer mehr und mehr zu einer compacten Masse vereinigt, kämpft nun tagelang, bis es sich an der Oberfläche des Wassers endlich zu einer Eiskruste bildet. In dieser Zeit ist es schwierig und gefährlich, mit einem Boot den Strom zu passiren, da die Eismassen das Vordringen des Fahrzeuges verhindern und oft mit solcher Vehemenz aus der Tiefe heraufgeschleudert werden, daß das Boot Gefahr läuft, umgeworfen zu werden.

Im Frühlinge, wo in Folge des aufgelösten Schnees fast jeder Strom aus seinen Ufern tritt, wird jene Gegend mit ihren zahlreichen Flüssen wieder ganz unter Wasser gesetzt. Das wäre aber keineswegs gefährlich, wenn nicht der Eisgang jene Flüsse unpassirbar machte. Diese Zeit nennt der Littauer treffend Szaktarp *), d. h. zwischen Aesten. Erst wenn die Ströme eisfrei sind, beginnt der Verkehr wieder. Die Vegetation entfaltet sich dann schnell und in Folge des nach der Ueberschwemmung zurückgebliebenen Schlammes oft recht üppig, so daß es einem Fremden unglaublich erscheint, daß diese Gegend vor einigen Wochen ganz überschwemmt gewesen sein soll. Oft tritt eine Ueberschwemmung durch anhaltenden Nordweststurm auch im Sommer ein; dann ist freilich die ganze Zwiebel- und Heuernte vernichtet.

Der Kurische Fischer, gewöhnt an diesen Wechsel der Natur und durch den täglichen Verkehr auf dem Wasser mit diesem Elemente befreundet, fühlt sich in seiner tiefen Niederung bei gewissem Wohlstande sehr glücklich und vertauscht seine Wohnung nie mit einer solchen auf der Höhe. Daher behalten die Dörfer auch immer ein und dieselben Einwohnerfamilien und Namen. Mancher Name ist in einem Dorfe oft bei 10 und noch mehr Besitzern vertreten, dazu tragen oft mehrere ein und denselben Vornamen. Wie schwer unter solchen Verhältnissen die Briefbestellung richtig auszuführen ist, liegt auf der Hand. Zur Unterscheidung dieser gleichen Namen und Vornamen von einander, belegt der Volksmund die einzelnen Träger derselben mit den sonderbarsten Beinamen, die ich auch öfters auf ihren Briefadressen gefunden habe.

---

*) spr. Schaktarp.

40. Die Krim.

Seitdem der große moderne Argonautenzug der Westmächte nach der Krim die Namen Sewastopol, Balaklawa und Inkjermann in die Tafeln der Geschichte eingegraben hat, scheint ein frischerer Hauch des Lebens nach jenen Uferlandschaften des Schwarzen Meeres zu bringen, um welche Sage und Poesie einen so reichen Kranz bedeutsamer Erinnerungen gewunden haben. Zwar liegt der Taurische Chersonesos noch jetzt fast eben so weit ab von den Centren des Culturlebens, wie etwa zur Zeit Homers, der an diese mythischen Gestade das Volk der Lästrygonen versetzt*); zwar sind jene Stätten, an denen einst der große Mithridates neue Kräfte zum Kampfe gegen das weltbeherrschende Rom sammelte, die Akropolis von Panticapäon und der ehemals mastenbelebte Hafen dieser alten Handelsmetropole des Bosporanischen Landes, noch nicht dem Weltverkehr wiedergewonnen, nachdem in späterer Zeit Genua's Stern dort untergegangen war; aber doch haben zuerst der Handel und die Wissenschaft, sodann aber Rußlands Herrscher begonnen, das durch Milde des Klimas wie durch große Fruchtbarkeit ausgezeichnete Land einer besseren Zukunft entgegenzuführen. Insbesondere ist das Leben in den Hafenplätzen der Westküste und Südküste wieder erwacht, und die Russische Kaiserfamilie hat sich durch den Ruf des ungastlichen Pontus Euxinus nicht abschrecken lassen, an den pittoresken Abhängen des der Südostküste parallel streichenden Jaïla-Gebirges sich ein anmuthiges Heim in dem lieblichen Livadia zu schaffen, wo in prunkloser, nur durch eine paradiesische Natur verschönter Einfachheit von den Mitgliedern der Kaiserfamilie alljährlich der Sommer verlebt wird. Es sind dies erfreuliche Zeichen der Wiedergeburt des Landes. Sobald erst, Dank der Energie der Russischen Regierung, welche im Bau von Eisenbahnen eine wahrhaft staunenswerthe Thätigkeit entfaltet, die Schienenstraße von Perekop bis Sewastopol und Kertsch die Krim durchschneiden wird, werden jene weiten Ebenen, aus denen Panticapäon einst Korn für Attica bezog, wieder vollständig in das Netz des Völkerverkehrs hineintreten.

Für jetzt ist die einzige Verbindung mit dem Abendlande, wenn man von den Landstraßen absieht, über Odessa hergestellt; da die Odessaer Dampfschiffe aber nur dreimal wöchentlich die Hafenplätze passiren, so genießen die Krim-Landschaften noch durchaus jenes Reizes der Unberührtheit, deren sich die von dem großen modernen Touristenschwarm überschwemmten »Paradiese« Europas nicht mehr rühmen können. Je reicher an malerischer Schönheit aber namentlich einzelne Gegenden der Krim, insbesondere die Landschaften an der Südküste, sind, um so dankbarer muß es anerkannt werden, daß eine berufene Hand, Herr F. Remy, in einem »dem großen Publicum« gewidmeten Buche**) über die Verhältnisse des Landes zuverlässige Mittheilungen bringt. Allerdings sind es meistens Aphorismen über die Lage und historische Bedeutung der einzelnen Städte, namentlich auch über das Klima, die Herr Remy vorführt; diese zerstreuten Betrachtungen enthalten aber so viel gleichmäßig belehrendes und unterhaltendes Material, daß der Leser aus denselben ein ziemlich vollständiges Bild von den jetzigen Zuständen in der Krim, sowie von dem Charakter ihrer gegen-

*) Hom. Odyss. X. 82.

**) Die Krim in ethnographischer, landschaftlicher und hygienischer Beziehung. Von F. Remy. Odessa und Leipzig 1872. Emil Berndt.

wärtigen Bewohner erhält, und unwillkürlich Interesse an der Entwickelung dieser altberühmten Landschaft gewinnt.

Auf Schritt und Tritt drängen sich uns in dem Taurischen Chersonesos die geschichtlichen Erinnerungen auf. Seit dem höchsten Alterthum kämpften die Völker Scythischen, Germanischen, Griechischen, Römischen, Mongolischen und Finnischen Ursprungs um den Besitz dieser Brücke nach dem Orient, über welche einst die Waarenzüge Indiens und Serica's gingen. Die Nebelgestalten der Scythischen und Griechischen Götter, die Asiatischen Würger wie die Heroen der Neuzeit, alle haben gleichmäßig dazu beigetragen, Taurien mit dem Nimbus des Ruhms zu umgeben, der auch auf das vielleicht reifste dramatische Gedicht des Altmeisters Göthe übergegangen ist. Bis 1478 unter Griechischer Herrschaft verblieben, fiel die Krim bei dem meteorgleichen Vordringen der Türken dem Halbmonde zu; erst im Jahre 1783 wurde sie mit Rußland vereinigt.

Das Buch Remy's ist in Form eines Reisehandbuches geschrieben und daher namentlich für den Touristen von Werth.

Der Verfasser führt uns von Odessa aus zunächst nach dem an der Westküste unter fast 45° N. B. und 31° Ö. L. von Paris belegenen **Eupatoria**, welches an der Stelle der gleichnamigen Colonie steht, die, wie Strabo berichtet, hier von Mithridates Heerführer, Diophant, im letzten Jahrhundert vor Christi Geburt angelegt und seinem Herrn zu Ehren »Eupatoria« benannt worden war.

Eupatoria liegt auf einer flachen sandigen Landzunge am Nordende der Kalamita-Bai. Zur Zeit der Tartarenherrschaft zählte es 20—25,000 Einwohner; heute beläuft sich die Einwohnerzahl nur auf etwa 8400, darunter 4360 Mahomedaner. Eine Reihe großer steinerner Gebäude längs des Ufers macht vom Meere aus einen imposanten Eindruck; in der Nähe werden jedoch die Spuren des Verfalls kenntlich. Dennoch fand **Remy** vor wenigen Jahren im Mai 30 Schiffe im Hafen liegen; auch soll ein nicht unbeträchtlicher Transithandel mit Getreide, Salz, Wolle, Häuten, Leder und Wein mit der Binnenkrim im Belaufe von etwa 2 Mill. Rubeln jährlich betrieben werden. Die merkantilische Bedeutung Eupatorias ist indessen längst an Odessa, Kertsch, Berdjansk und andere Pontische Plätze übergegangen, weshalb denn auch die dortigen Hafenanlagen wenig gepflegt werden. Von Wichtigkeit für hygienische Zwecke sind die in der Nähe von Eupatoria vorhandenen Badeanstalten, namentlich die **Schlammbäder von Saki**, welche 1832 von dem Französischen Arzte Ogés begründet, schon lange vorher aber von den Tartaren mit Erfolg benutzt worden sind und gegenwärtig bei Heilung chronischer Rheumatismen, Gicht, Milz- und Leberleiden eines wohlverdienten Rufes genießen. Der Schlamm bildet einen grauen, sehr feinkörnigen Brei, der durch bereitliegende Boote jederzeit frisch für den Bedarf herbeigeschafft wird; seine chemischen Bestandtheile, von der Sonne auf mehr als 40° R. erwärmt, bringen jene belebende, durch das Bedürfniß der Transpiration bedingte Wirkung auf den Stoffwechsel hervor, welche die gedachten Abnormitäten beseitigt. Die Badeeinrichtungen sind freilich von sehr primitiver Art. Rings um den Liman von Saki sieht man hohe schoberartige Haufen, welche aus dem zur Sommerszeit gewonnenen Salze gebildet sind. Das reiche jährliche Ergebniß an Salz deutet auf einen außerordentlichen Salzgehalt dieser Salzseen, deren Zahl eine erhebliche ist. Saki allein liefert jährlich etwa 1 Million Pud (à 40 Pfund). Der Arbeitslohn für 1000 Pud variirt zwischen 10 und 20 Rubeln, der Preis pro Pud in Odessa von 40 bis 70 Kopeken; — Zahlen, welche die

Ergiebigkeit dieses anscheinend unerschöpflichen Produkts der Halbinsel und seine Bedeutung für die wirthschaftliche Hebung des Landes deutlich illustriren.

Von Eupatoria bis Sewastopol beträgt die Fahrzeit des Dampfers etwa 4 Stunden. Man verliert dabei die Küste nicht aus dem Gesicht; allmählich tauchen während der Weiterfahrt im Süden und Osten die Höhen des Jaïlagebirges und, wenn die Luft rein ist, ragt der riesige, in blauen Duft gehüllte Schatten des Tschadyrdagh, des Hauptgipfels der südöstlichen Gebirgskette, aus den Schleiern des Horizonts hervor. Bei einer Wendung links erblickt man endlich die Forts von Sewastopol: Konstantin, Michael und Batterie Nr. 4, sämmtlich noch wohl erhalten, während das Fort Nikolaus in jenem mörderischen Kampfe zerstört ist, der Rußlands Kriegsruhm mit neuen Lorbeern geschmückt hat.

Seit Jahren ist Sewastopol der Wallfahrtsort von Tausenden; hierher führen Russische, Französische und Englische Generäle ihre Söhne; jenes denkwürdige Trümmerstück ist mit Inschriften aller civilisirten Nationen bedeckt. Gleich neben der Dampfschiffsagentur liegt die steinerne Treppe mit dem Portikus, an dem 1787 die Kaiserin Katharina II. mit Potemkin landete. Zur Seite breiten sich die Quais mit den Hotels aus, von deren Balkons man eine prachtvolle Uebersicht über die Nordseite, die Buchten, die Schiffswerfte und den Malakow hat. Von den Boulevards her dringt der intensive Wohlgeruch des Oelbaums hinauf, welcher zu den Ruinen, Grabmälern und Felsen, selbst zu der allgemeinen Stille Sewastopols so wundervoll paßt.

Sewastopols Boden ist von uralter Zeit her mit der Geschichte eng verknüpft. 1784 wurde das Dorf Achtiar, welches bisher unter Mangups Botmäßigkeit gestanden hatte, auf Katharinas Befehl »Sewastopol« benannt zur Erinnerung an das von den Byzantinischen Kaisern »Sebastopolis« getaufte uralte Dioskurios, eine der ältesten Griechischen Colonien des Pontus. Nahe von dem Platze des heutigen Sewastopol hatten Auswanderer von Herakleia einst eine Colonie gleichen Namens gegründet, die von den späteren Griechen Chersonesos genannt und zur Abwehr der Scythen mit einer Mauer umgeben worden war; im Jahre 65 v. Chr. fiel Chersonesos mit dem Pontischen Reiche an die unersättlichen Römer. 988 landete Großfürst Wladimir I. mit zahlreichem Kriegsvolk hier, ließ sich nach Eroberung von Chersonesos taufen und gab sodann als prägnanten Beweis der Frucht milderer Gesittung, welche vom Christenthum ausging, die Stadt den Byzantinern zurück. Im 13. Jahrhundert herrschten in diesen Gegenden die Genueser, von deren Macht noch heute die Trümmer unzähliger Befestigungen und Thürme zeugen. Auch der letzte Krieg mit seinem Schrecken hat Verödung und Ruinen zur Folge gehabt. Vor dem Krimkriege war Sewastopol eine schöne, freundliche, lebhafte Stadt mit 50—60,000 Einwohnern. Nach dem Census von 1866 zählte sie nur noch 10,074 Bewohner. Theater, Bibliothek, selbst Schulen sind jetzt zum Theil Ruinen; und nur langsam wird das Zerstörte wieder hergestellt.

»Ueberblickt man«, sagt Remy, »diese felsigen Hügel, den herrlichen Hafen, das weite wundervolle Meer und jene imposanten Trümmer säulenreicher Paläste*), gedenkt man der gewaltigen Macht, deren äußerste Vorposten diese Landzungen bilden, vergegenwärtigt man sich einerseits ihre Geschichte, andererseits die Zustände unserer

*) Die Ruinen der 42 dorischen Säulen der früheren, nach dem Muster des Theseustempels erbauten Kirche, deren Dach und Wände von Bomben zerstört sind.

Orientalischen Nachbarn dort drüben, jenseits der blaugrünen Fluthen nach Süden und Osten — so kann man sich, selbst unter dem drückenden Einflusse der Todesstille, der rings geisterhaft blickenden Gräber, des Gedankens nicht erwehren: daß dieses imposante Schweigen nur eine jener Pausen darstellt, mit denen die Geschichte ihr unaufhaltsames Walten zu unterbrechen pflegt; daß diese weit in den Pontus hinauszeigende Felsenhand noch mächtig eingreifen werde in das Geschick des wankenden Morgenlandes! —«

Man erkennt an dieser, durch Sewastopols Trümmerhaufen hervorgerufenen Apostrophe, daß Herr Remy von der Bedeutung der Kulturmission Rußlands im Orient tief durchdrungen ist; und in der That erscheint eine solche Auffassung nicht unberechtigt, wenn man erwägt, daß alle Bestrebungen Rußlands, darunter die jüngste Chiwaische Expedition, mit eiserner Consequenz nach dem Mittelpunkte Asiens hin gravitiren.

Sewastopols Lage bietet zu Ausflügen vortreffliche Gelegenheit. Das nächste Reiseziel der Wanderer pflegt Inkerman, richtiger »Inkjerman«, zu sein, wohin man mit Booten fährt. Hierbei bietet der in geologischer Beziehung interessante Anblick der Uferbildungen mannigfache Anregung. Die seltsamen Formationen des Ufers, vom röthlichen Sandstein bis zum Kalkstein und zur Kreide, dazwischen tropfsteinartige Bildungen netzförmig ausgebreitet, treten in stetem Wechsel bis dicht an das Meer. Hier klüftet eine senkrechte Absplitterung, dort eine Höhle, hier tritt eine mächtige Wellenform oder eine Unterwaschung auf, dort weisen schroffe Abstürze auf gewaltige Erhebungen des Bodens hin. Zuweilen vermag der Blick sich an vereinzelten grünen Triften oder an den Dächern eines einsamen Dorfes zu laben, das plötzlich in einer Einsattelung der Uferhöhen sichtbar wird. Daneben reden die Bogen des zerstörten Aquäducts, in Felsen gehauene Pulverkeller und Schanzenkronen von dem rastlosen Walten des Menschen.

Ohne Zweifel war das Thal von Inkjerman, wie Remy meint, einst Meeresbucht. Allmählich durch die Anschwemmungen gebildet, hat es jetzt eine Breite von 500 Fuß und reicht bis an die Hügelreihe, welche 4 Werste entfernt ist. »In den meist senkrechten Felsen zeigen sich mehrere Höhlen (Krypten), deren Ursprung einer noch nicht aufgehellten Zeit angehört. Meist erblickt man in einer Höhe von 15 bis 20 Fuß runde fensterähnliche Löcher; ferner zeugen die umfangreichen Aushauungen, Treppen, Gemächer, und die Bearbeitungen der Wände von dem Wirken menschlicher Kräfte. Ueberall sieht man den Eindruck scharfer, kurzer Meißelschläge von $1\frac{1}{4}$ Zoll Länge, und man fragt erstaunt nach den Werkzeugen, nach den Kraftmitteln, durch welche barbarische Völker diese Arbeiten bewältigten«. Remy will den zahlreichen Hypothesen über die Bewohner der Pfahlbauten und Krypten eine neue nicht hinzufügen, glaubt aber doch den Eindruck wiedergeben zu müssen, den er empfing, daß nämlich Germanische Fäuste und Germanische Ausbauer ihm diese bewunderungswerthen Arbeiten hergestellt zu haben scheinen. Remy erinnert dabei daran, daß die Gothen schon am Ende des 2. Jahrhunderts n. Chr. in der Krim erschienen sind. Procop nennt die Krim bereits eine Gothische Besitzung. Die Reste dieser Gothen haben sich bis in die neuere Zeit hinein erhalten; denn Busbecq, der als Abgesandter Kaiser Ferdinands I. im Jahre 1562 sich in Konstantinopel aufhielt, sah dort zwei Abgesandte der Krim-Gothen, welche, wie er erklärt, Deutsch sprachen*) und ihm

*) Busbecq führt folgende Worte besonders an: »hus, handa, tag, Plut, Bruder, Schuvester, Oeghene, Stul, Bron.

erzählten, daß in der Krim noch 3000 ihrer Landsleute wohnten und daß ihre Hauptstädte Mangup und Sciuaria hießen. Es bedurfte danach mehr als 14 Jahrhunderte, ehe diese Germanischen Ueberbleibsel sich unter der dominirenden Umgebung der anderen Völker verloren haben.

Trotz des im Ganzen gesunden, an vielen Orten sogar entschieden heilkräftigen Klimas der Krim steht das Thal von Inkjerman wegen seiner bösartigen (Kaukasischen) Fieber in schlechtem Rufe. Remy führt die Ursachen dieser Fiebererscheinungen auf die unvermittelten Gegensätze eines auf der Grenzscheide zwischen Norden und Süden belegenen Bodens zurück, der halb Meeresgrund, halb vulkanisches Product ist.

Zu den näher gelegenen Sehenswürdigkeiten Sewastopols gehört der Malakow. Er wurde bekanntlich erst während der Belagerung auf der Spitze des gleichnamigen weißen Kalksteinhügels erbaut, hat die Form eines Halbmonds und bestand ursprünglich aus zwei Stockwerken, welche kasemattirte Gänge mit Schießscharten für Gewehrfeuer und eine mit Kanonen besetzten Außenumwallung enthielten. Der Malakow beherrscht die ganze Umgebung und erwies sich schließlich als Schlüssel der Stellung von der Landseite. Gegenwärtig ist nur noch das untere Stockwerk vorhanden. Auch bietet sich rings umher trotz vielfacher Anlagen der Regierung immer noch ein Bild der Verwüstung dem Blicke dar; deutlich sieht man die Trancheen der Franzosen im Zickzack näher treten.

Remy besuchte den denkwürdigen Punkt in einer mondhellen Nacht. Einer der Veteranen des furchtbaren Kampfes erzählte ihm von jenen schrecklichen Tagen, zeigte ihm die Stellungen der Feinde, und schilderte die ruhelosen Nächte, das Heranschleichen der Belagernden, das Gestöhne der Verwundeten mit dem Feuer des Augenzeugen. »Dort lagen sie, die Franzosen, Leiche an Leiche, das ganze Feld wie besäet, das Geschrei und Getöse war furchtbar, sinnberückend, die Wuth Aller unbeschreiblich. Der Feind ließ uns da oben keine Ruhe während dreier Tage und Nächte; wir waren erschöpft, keine Menschen mehr, nur noch Gespenster! Hier rings drang er ein mit Gebrüll, dort hinab zogen wir uns, langsam weichend, Keiner ohne Wunden.«

Das Georgenkloster bei Balaklawa ist ebenfalls von Sewastopol leicht zu erreichen. Dasselbe nimmt eine der schönsten Stellen der steil zum Meere abfallenden Felsenhöhen ein. Die Baulichkeiten, zum Theil auf den Terrassen, zum Theil auf dem Plateau hergestellt, sind ziemlich umfangreich; von der Höhe genießt man eine herrliche Fernsicht auf das Meer und die grotesken, an Norwegens Felsenklippen erinnernden Uferhöhen. Mehrere Treppen führen unmittelbar ins Meer hinab. Bekanntlich glauben einige Alterthumsforscher hier den Ort gefunden zu haben, wo der berühmte Dianentempel gestanden, in dem einst Iphigenie Zuflucht fand. Die Mythen von Orest und Pylades, die Menschenopfer, von denen Herodot erzählt, die Lästrygonen des Odysseus, das Parthenion und der Felsensee breiten um diese, vom Duft der Rosen, Magnolien und Cypressen erfüllten Küsten den Reiz des Schauplatzes der Sagen, aus denen Jahrtausende immer neue Nahrung geschöpft haben. Jetzt bringen zahlreiche Wallfahrer der in den ersten christlichen Jahrhunderten gegründeten Kirche des heiligen Georg ihre Opfer dar; und von dem alten Parthenion ist selbst die geringste Spur verwischt.

Die »Perle« der Krim verdient nach Remys Ausspruch die Tatarenstadt Baghtschi-Ssarai genannt zu werden, ein Stück orientalischer Romantik inmitten der abendländischen Cultur. Die Poststraße von Sewastopol führt über Inkjerman und Belbek dorthin; es ist eine erst nach dem Krimkriege angelegte prächtige Chaussee,

welche mit ihrem Schatten von Eschen, Pappeln, Eichen und Wallnüssen einen wohlthuenden Contrast zu der blendenden stauberfüllten Atmosphäre Sewastopols bildet. Nach einer Fahrt von 28 Werst, erzählt Remy, rasselte unser Fuhrwerk in die kaum 10 Schritt breite Straße hinein, welche den ganzen Geschäftsverkehr, das ganze Außenleben Baghtschi-Ssarais einschließt. Zu beiden Seiten erblickten wir Buden, hier eine Reihe Läden mit frisch geschlachteten Hammeln, weiterhin Sättel und Pferdegeschirre, sodann die bekannten silberverzierten rothen und gelben Frauenpantoffeln des Orients, die in vielen Märchen figuriren, endlich Tabaks-, Gewürz- und Fayencegeschirr-Buden; alle primitiv aus kleinem hölzernen Bretterwerk hergestellt. Auf der unteren Klappe der Bude hockt der Eigenthümer unter seinen Waaren; die obere Klappe schützt vor der Sonne. Der Lärm in dieser engen Gasse müßte betäubend sein, wenn hier Italiener feilhielten; aber es sind ernste, schweigsame Morgenländer, die in den Buden sitzen; und so vermehrt selbst das fortwährende Geplätscher der zahlreichen Röhrenbrunnen das Geräusch kaum bis zum Summen. Hinter den Budenreihen steigen die engen Gassen der Stadt die Einsattelung, in der Baghtschi-Ssarai liegt, bis zu beträchtlicher Höhe hinauf. Wir wählten ein Tatarisches Kaffeehaus zum Absteigequartier. Dicht daneben sahen wir eine Apotheke und die schlanken Minarets zweier Moscheen. Vor der Thür lud ein gewandter Tatar mit Griechischem Fes höflich zum Eintritt ein, indem er verführerische Aussichten auf jeden erdenklichen Comfort, und zwar à 50 Kopeken per Tag, eröffnete. Während man unser Gepäck hinauftrug, betraten wir das längliche Viereck des Hofes, um welches in zwei Stockwerken offene Galerien herumliefen. In der Mitte stand ein kleines, rings von Gartenfenstern umschlossenes Häuschen mit einer Rebenlaube, unter der ein Quell reinsten Wassers in ein Bassin träufelte. Es war das Kaffeehaus. Auf grünen Polstern saßen an den Wänden acht ehrwürdige Turbane mit untergeschlagenen Beinen, aus der Türkischen Glaspfeife rauchend und bedächtig ihren Mokka aus kleinen, henkellosen Tassen schlürfend. Rings umduftete uns der ächte Orient, fremdartig und seltsam, aber doch mit jedem Zuge an die Märchenwelt der Kindheit erinnernd. Der Koch reichte uns die bläulichen dampfenden Täßchen; die alten Bärte erwiderten unsern Gruß mit feierlichem Neigen des Hauptes. Weit hinter uns lag Europa, das »gedankenbleiche«. —

Baghtschi-Ssarai bildet in der Mitte der Halbinsel einen völlig isolirten Fleck orientalischen Culturlebens, der seit Jahrhunderten, unbeeinflußt von den Erregungen des Westens, die Eigenart behauptet, übrigens aber durch die Gesetze des herrschenden Staats vor Ausschreitungen bewahrt wird. Die in der Krim zerstreut wohnenden Tataren betrachten die Stadt als ihren geheiligten Mittelpunkt; hier ruht die Asche ihrer alten Chane; junge Tatarinnen hegen keinen sehnlicheren Wunsch, als einst nach Baghtschi-Ssarai zu heirathen. »Hier hat man, sagt Remy, die Ueberreste eines Volkes vor sich, das trotz des starren Festhaltens am Ererbten, des Ruhmes genießt, sittlich und rechtlich zu sein«. Die Krim-Tataren stehen thatsächlich in allgemeiner Achtung; Russen, Deutsche, Griechen sind einstimmig in diesem Urtheil. Dennoch kann man nicht bedauern, daß diese Reste des Orients (B. Ssarai zählt unter 11,100 Einwohnern 9138 Tataren) allmählich von der entwickelteren Cultur des Abendlandes verdrängt werden; sie sind für einen christlichen Staat unzweifelhaft »unverdauliche« Bestandtheile, da sie sich jedem Fortschritt mit der Zähigkeit des Orientalen entgegenstemmen; ihre Sinnesart geht deutlich aus der Thatsache hervor, daß sie die ihnen seit Jahrhunderten durch Tradition geläufige Arbeit nicht im Min-

besten fortentwickelt haben. Und so wird denn auch dieses Stück Orientalischer Poesie einst verschwinden, an seine Stelle aber der kräftigere Hauch Europäischen Lebens treten.

Von besonderem Interesse sind die kleinen charakteristischen Züge aus dem Leben der Tataren, welche Remy mittheilt. Dieses Volk ist, erzählt er, wie alle Orientalen sehr mäßig. Hammelsuppe, Schischliki, Eier, Milch und dergl. sind ihre Hauptnahrungsmittel. Dagegen sind sie starke Kaffee- und Theetrinker. Die Wohnstube ist stets mit Teppichen belegt; an der einen Wand läuft eine niedrige, ebenfalls mit Teppichen belegte Erhöhung, auf der Alle mit untergelegten Beinen zu sitzen pflegen. Die Schlafstätten sind durch herabhängende, oft mit Silber oder Gold durchwirkte Teppiche vom Wohnraume getrennt. Die Tatarin, als ächte Abkömmlingin eines Reitervolks, sitzt rittlings zu Pferde. Verheirathete Frauen, wie junge Mädchen tragen ein kleines rothes Fes, auf welchem eine handgroße goldene Platte mit zolllangen goldenen Franzen ruht; darüber wird der weiße lange Mousselinschleier geworfen, welcher bis auf die Fußknöchel reicht. Mitunter sieht man auch die drei Finger hohe flache Tatarische Mütze von gestreiftem Seidenzeug als Kopfputz; an ihrem vorderen Theile, über der Stirn, tragen die Frauen drei Reihen echt goldener Münzen, die auf dem dunkeln Haar sich prächtig blitzend abheben«.

In den Höfen der Häuser sieht man Kindergruppen, Mädchen und Tatarenbuben mit der Pelzmütze, strotzend von solcher Kraft, Schönheit und Gesundheit, daß sich kein lieblicherer Anblick denken läßt.

Die Frauen lassen sich nie unverschleiert sehen. Die kleidsame Tracht, die über der Nase zusammenlaufenden gefärbten Augenbrauen, die zur Hälfte gelb gefärbten Nägel, die zierlichen Füße machten einen eigenthümlichen Eindruck, den freilich die ausdrucksvollen schönen Gesichter, welche Remys Tochter bewundern konnte, noch erhöhen müssen. Es scheint, als ob hier der Mongolische Typus durch Beimischung Gothischer und Griechischer Elemente starke Aenderungen erfahren hat, aus denen sich auch vielleicht die Milde des Charakters der Krim-Tataren erklären läßt. Im Punkte der Sittlichkeit sind letztere musterhaft; Vielweiberei kommt nicht vor.

Zum Schluß berichtet Remy noch von einem Besuche in dem Mausoleum der alten Tataren-Chane, deren Residenz Baghtschi-Ssarai*) von 1428—1783 war. In dem kuppelbedeckten Mausoleum stehen 12 mit Kattun bedeckte Särge, zu deren Häupten eine erhöhte Rückwand entweder einen geschnitzten Turban oder eine Mütze trägt; auf kleinen Pappzetteln stehen die Namen der Todten nebst Angabe des Todesjahres; z. B. Nuri Bassri Selim Ghirei Chan 1102 n. Christi, in Russischer Sprache. In dem Gärtchen hinter dem Mausoleum befinden sich weitere 72 Gräber in der Blumenkastenform aus Stein und Marmor, wohlgepflegt und mit Arabischen Inschriften bedeckt; es ruhen dort die höheren Beamten des Tatarischen Hofstaates. Moschee und Gräber werden von den Tataren sorglich erhalten. Weiterhin liegt der von der Russischen Regierung unterhaltene Gartenpalast der Chane, der mit viel Gold, Schnitzwerk, Wandmalereien und Tapeten geschmückt, deutlich die typischen Züge des phantastischen, aber unsoliden orientalischen Baustyls zeigt, eine Unzahl Veranden, Säle, Galerien, Zimmer, Springbrunnen, aber Alles nur von decorativem, nicht von monumentalem Werthe. »Den Namen der Tatarischen Alhambra, sagt Remy, den man diesem Palast beilegt, verdient er nur relativ. Er verhält sich zu der erhabenen Majestät jener M a u r i s c h e n Alhambra, wie das Tatarische

*) Deutsch: Gartenhaus.

Nomadenvolk sich zu den Enkeln jener Chalifen verhielt, denen das ritterliche Spanien des 15. Jahrhunderts den Todesstoß versetzte. Mit Thränen schied der letzte Herrscher der Alhambra aus dem Prachtbau seiner Väter, und gehorsam legte der letzte der Krimschen Chane, Sahin Ghirei, auf Rhodos die seidene Schnur um den Hals«.

Remys nächster Besuch galt der Judenstadt »Tschufut Kale«, welche wenige Werst südöstlich von Baghtschi-Ssarai belegen, ebenfalls eine in ethnographischer Hinsicht interessante Oase, den Wohnsitz der Karaim, bildet. Die Karaim, welche sich von den Juden merklich durch die Sitte unterscheiden, daß sie nie an Schacher- und Hausirgeschäften theilnehmen, haben von Alters her die Ueberlieferung, sie seien zur Zeit des Bestehens des ersten Tempels von Jerusalem nach der Taurischen Halbinsel übergesiedelt. Die Art ihrer Lebensweise, ihrer Wohnung, Kleidung und ihre religiösen Gebräuche sollen dies bestätigen. Andere Forscher leiten ihre Abstammung von den Chazaren ab, wieder Andere halten sie für Sadducäer. Genügend aufgeklärt erscheint die Sache auch nicht durch K. F. Neumanns Forschungen über die Völker des südlichen Rußlands*). Vielleicht ist anzunehmen, daß etwa 50 Jahre vor dem Falle Samarias ein Theil der Nachkommen Levis, Judas und Benjamins unter Jedalias Führung in die Medische Gefangenschaft geführt wurde, von wo sie nach 200 Jahren in den Krieg nach Taurien geschickt wurden. Zum Lohn für ihre Dienste sollen sie von Kambyses dort Land zur Ansiedlung erhalten haben, das sie »Krim« d. i. »Geschenk« nannten. Später theilten sich die Juden in Talmudisten und Karaim, denen letzteren die heilige Schrift nicht sogleich vollständig überliefert war, und deren Religionsgebräuche daher von den Lehren des Talmud abwichen. Auch dieser Völkerrest (etwa 800 Familien) hat sich Jahrhunderte hindurch inmitten des Andringens fremder Einflüsse unvermischt erhalten.

Nach den genußreichen Wanderungen in der Einsamkeit der südwestlichen Bergwelt des Chersonesus kehrt Remy an die Meeresküste zurück und führt uns zunächst nach dem im Krimkriege vielgenannten Balaklawa, einem unbedeutenden Städtchen mit 800 meist Griechischen Einwohnern, aber mit vortrefflichem Hafen, der im Kriege oft 500 Schiffen der westlichen Alliirten vollständigen Schutz gegen die Frühjahrsunwetter des Pontus gewährte. Balaklawa ist ebenfalls uralter geschichtlicher Boden. Das alte »Symbolon«, eine Colonie der Milesier, von den Genuesern Cembalo genannt, stand einst hier, und manche Stimmen verlegen hierher die Wohnsitze der Lästrygonen, deren von Homer im 10. Gesange der Odyssee beschriebene Localität allerdings mit Balaklawas Lage ziemlich genau übereinstimmt. Jedenfalls waren diese jetzt kahlen Höhen einst mit Waldungen bedeckt, welche der in die graue Vorzeit rückschauende Blick gern mit den wohlbekannten idealen Gestalten der Götter und Heroen in Verbindung bringt.

Durch das schöne Thal von Baidar steigt unser Führer nunmehr durch herrliche, in üppiger Fruchtbarkeit blühende Landschaften zu den Höhen hinauf, welche unmittelbar nach der Südküste zu abfallen. Bei einem zwischen Felszacken hineingebauten altrömischen Thore eröffnet sich plötzlich die Aussicht auf das weite herrliche Meer, von dem uns ein Abgrund von 2800 Fuß Tiefe trennt, ausgefüllt durch Waldesgrün, Weinberge, freundliche Dörfer und zahlreiche Villen, die bis zur Küste hinabreichen. Von dem Thore aus zieht sich der Weg mit jäher Wendung durch einen Felsentunnel von 154 Fuß Länge nach einem Laubdach prächtiger Eichen und

*) Leipzig 1855. Gekrönte Preisschrift.

Buchen hin, und steigt alsdann in vier bis fünf Etagen an der Bergwand in die Tiefe hinunter. Hier an der Südküste beginnt die Region, in der die Russische Aristokratie ihre prächtigen Landhäuser (Datschen) gebaut hat, wo sich dicht am Meere jene Zauberschlösser, wie Alupka, Massandra, Nikita und das liebliche Gursupp erheben, welche inmitten des üppigen Laubes von Magnolien, Orangen, Oelbäumen, Araucarien und Lorbeeren erbaut sind und neben denen die Romantik vereinzelter Tatarendörfer, wie Dérikoi, gleich einem alten verklungenen Märchen in die Gegenwart seltsam hineinragt.

Der landschaftlich herrlichste Punkt der gesegneten Südküste ist Livadia, das Lustschloß Ihrer Majestät der Kaiserin von Rußland. Es liegt vier Werst von Jalta entfernt an einem Abhange des Jaïla, der hier sanft zum Meere sich abflacht. Ausgedehnte Rebenpflanzungen, welche den Abhang bedecken, gehen allmählich in parkähnliche Gartenanlagen über, in denen zuerst das anmuthige, in seinem Baustyl an die Formen und das Schnitzwerk Tatarischer Gartenhäuser anklingende Haus des Russischen Thronfolgers dem Beschauer entgegentritt. Auch das Erdgeschoß des Wohnhauses der Kaiserin ist vollständig mit Rebengewinden bedeckt; es macht den Eindruck eines eleganten Landsitzes der Mittelstände und giebt darin, sowie in dem prunklosen Mobiliar ein wohlthuendes Zeugniß von der Einfachheit und den bürgerlichen Neigungen seiner Bewohner. In nächster Nähe liegen geschmackvoll errichtete Bauten für den Hofstaat, die Bedienung und die Oeconomiebedürfnisse.

Einen ganz anderen Charakter zeigt das eine halbe Werst weiter belegene Schloß Orianda, welches dem Großfürsten Constantin Nikolajewitsch gehört. Die prachtvolle, mit säulenreichem Portal geschmückte Façade von weißem Marmor leuchtet weit ins Meer hinaus; hier athmet alles Pracht, Eleganz, gediegenen Reichthum.

Die Weiterfahrt nach Sympheropol und Kaffa legte Remy mit Postkarren zurück, deren Beschaffenheit nicht besonders einladend gewesen sein mag, da dieselbe die Reisenden in dem Genusse der vom Reiz des Südens verschönten Landschaften nicht selten störte. Auch sonst scheinen diese Beförderungs-Einrichtungen in der Krim nicht auf sehr entwickelter Stufe zu stehen, da der Postillon erzählte, daß er sein verlaufenes Gespann in den Waldbergen des Tschatyr-Dagh erst zwei Tage lang habe suchen müssen, wobei er häufig Spuren von Wölfen entdeckt habe, die, nach den Knochenresten zu schließen, erfolgreiche Jagd auf Hirsche und Rehe gemacht hätten.

Der Tschatyr-Dagh (Zeltberg), welcher zahlreiche, selten besuchte Höhlen mit vielen menschlichen Gebeinen bergen soll, bildete nach den alten Geschichtsschreibern die Grenze des Bosporanischen Reichs und des Chersonesischen Freistaats; in der That spricht die Beschaffenheit dieser wilden Felsen und Klüfte als einer natürlichen Grenzscheide für die Richtigkeit dieser Ueberlieferung. Gleich hinter Tauschan-Bazar tritt man aus den Felsen ins Freie, und es breitet sich die weite Bosporanische Ebene aus. Sympheropol, die Hauptstadt des Taurischen Gouvernements, zählte im Jahre 1866 etwa 16,600 Einwohner, darunter 3596 Mahomedaner; es wird von den Tataren Ak-Medsched (Weißkirche) genannt und besteht aus zwei Theilen, einer modernen, stillen Stadt, und aus dem Tataren-Viertel, voller Buden, Getümmel, Minarets und Hammelgeruch. Hier Europa — dort Asien, aber letzteres nicht von jenem ansprechenden reinen Typus, den Baghtschi-Ssarai zeigt, sondern von echt Orientalischem, d. h. unreinlich, unzuverlässig, ohne den poetischen Hauch Ssarais. Die mittlere Temperatur Sympheropols beträgt 7,78° (die der Südküste 9,70°); von dem gesunden Klima giebt die Höhe des durchschnittlichen Lebensalters Zeugniß, da

105-, ja 110-jährige Leute dort nicht selten sind, außerdem über 4000 Menschen im Alter von 40—60 Jahren in der Stadt leben.

Auch Sympheropol steht auf geschichtlichem Boden; eine im Jahre 1827 dort aufgefundene alte Inschrift erwähnt der Namen Palakions, einer der drei Befestigungen des Tauroscythischen Königs Skylur, Palakion, Neapol und Chawon, deren Strabo gedenkt.

In Sympheropol verließ Remy die Postkarren, welche ihm so viele Leiden verursacht hatten, und nahm ein Tatarisches Droschkenfuhrwerk, welches freilich bis Karassubazar (40 Werst) 12—15 Rubel, mithin das Sechsfache der Postpreise kosten sollte. Zur Fahrt nach dem 63 Werst weiter belegenen Feodosia wurde wiederum die Post benutzt, weil das Uebernachten in den von den Tataren mit Vorliebe aufgesuchten Nachtquartieren für Europäische Gewohnheiten unmöglich erschien.

Feodosia oder Kaffa, heute einem kleinen Italienischen Orte am Mittelmeer ähnlich, bietet nur Trümmer einstiger Größe und Herrlichkeit. Seine Vergangenheit reicht vielleicht weit in vorgeschichtliche Epochen zurück; denn als 500 v. Chr. Milesische Griechen dem Orte ein neues Aufblühen verschafften, hatte er bereits lange Zeit als Handelsplatz der alten Taurier gedient, die es Ardauda (Stadt der sieben Götter) nannten. In Hellenischer Zeit erhielt die Stadt den Namen »Theodosia« in dankbarer Würdigung ihrer Bedeutung für Griechenland; denn sie war lange Zeit die Kornkammer von Hellas. Die höchste Blüthe erreichte sie im 14. Jahrhundert durch die Genueser, deren wichtigster Stapelplatz für den Orienthandel sie war. Im Jahre 1475 fiel Kaffa, dessen Bewohner in Ueppigkeit und Wohlleben verweichlicht waren, den blutgierigen Schaaren Sultan Mahomeds II. in die Hand, welche dort Gräuel der unerhörtesten Art verübten. Alsdann verödete Kaffa (Türkisch Kefè) allmählich; doch selbst 1753 zählte es nach Peyssonelle's Angaben noch 20,000 Häuser, unter denen viele sich befanden, deren Gemächer reichen Schmuck an Vergoldungen, Malereien und Schnitzwerk zeigten; unter den Händen der räuberischen Chane verschwand bald die letzte Herrlichkeit. Jetzt zählt die Stadt nur 9500 Einwohner; der Werth der Ausfuhr beträgt ca. 60,000 Rubel, der der Einfuhr 200,000 Rubel jährlich; und obwohl die Russische Regierung eifrig bestrebt ist, ihren Handel, dem ein guter Hafen zu Hülfe kommt, zu heben, hat sich doch die merkantilische Bedeutung Feodosias nicht zu bemerkenswerther Höhe aufzuschwingen vermocht, da verlassene Handelswege sich durch ein bloßes Machtwort selten wieder beleben lassen. Vielleicht wird die Vollendung der im Bau begriffenen Eisenbahn auch hier fördernd einwirken.

Wichtig ist Feodosia als klimatischer Kurort. Die durchschnittliche Wärme im Frühling beträgt 10°, im Sommer 17—18°, im Herbst 8°, im Winter 2° R. Die zahlreichen Weingärten begünstigen eine Traubenkur in hohem Maße. Asthmatische Kranke finden hier Erleichterung und oft Heilung.

Den Schluß der Schilderungen Remys bildet sein Besuch von Kertsch, das in 7—8 Stunden per Dampfer leicht erreicht wird, während die Landreise (97 Werst) beschwerlich ist. Kertsch, an der das Schwarze mit dem Asowschen Meere verbindenden gleichnamigen Straße belegen, zählt bereits 20,000 Einwohner und verdankt sein Aufblühen der glücklichen Lage zwischen zwei Meeren; es ist das natürliche Emporium für die Producte des Hinterlandes und hat Aussicht, bei fortschreitender Cultur der benachbarten Asiatischen und Europäischen Gebiete ein bedeutender Handelsplatz zu werden. Die Stadt, mit breiten gepflasterten Straßen und hübschen

Gebäuden, zum größten Theil von Russen, Griechen und Juden bewohnt, zieht sich amphitheatralisch-halbmondförmig am Gestade des Meeres hin und macht einen freundlichen Eindruck.

Die hügelreichen Umgebungen von Kertsch, deren Fülle von Alterthümern so wesentlich zur Kenntniß dieser historisch-merkwürdigen Localität beigetragen hat, weckt zahlreiche Erinnerungen an die Zeiten, in denen hier vor fast 2000 Jahren der große Mithridates Eupator von seiner Akropolis auf das blühende Panticapaeon herabschaute. Der höchste Punkt des Mithridatesberges wird noch heute das Grab des Bosporanischen Königs genannt. Von seiner Höhe genießt man eine herrliche Aussicht über die Bai von Kertsch nach den Ufern der Halbinsel Taman und den am äußersten Horizont in blauer Ferne sich abzeichnenden Kaukasischen Bergen, während in der Nähe der buchtenreiche Bosporus, die Steppen der Krim und die Linien des Schwarzen und des Asowschen Meeres sich ausbreiten. »Diese reiche Umschau«, so schließt Remy seine Betrachtungen, »war gewiß eine passende Staffage für den kühnen, unternehmenden Herrscher jener Akropolis, und man kann das Bild des Einen und der Anderen hier nicht leicht aus dem Sinne bringen.« Während aber Höhen und Meer mit den Gestalten einer großen Vergangenheit sich bevölkern, wird der Blick des Beschauers nicht weniger von dem neuen Leben angezogen, das sich gegenwärtig in immer wachsender Fülle auf jenen Stätten zeigt, welche einst Zeugen einer hochentwickelten Cultur waren.

II. Kleine Mittheilungen.

Das Postamt in Elberfeld und sein Verkehr. Das Postamt in Elberfeld bildet die Postbetriebsstelle für 74,000 Einwohner und nimmt nach Maßgabe der Höhe seiner Portoeinnahme die 14. Stelle unter den gegenwärtig bestehenden 6000 Deutschen Reichs-Postanstalten ein. In der Stadt befinden sich 14 amtliche Verkaufsstellen für Postwerthzeichen, 37 Post-Briefkasten. Das Personal umfaßt 136 Personen und zwar 44 Beamte, 83 Unterbeamte, 9 Postillone. Es kommen täglich 36 Posten an, davon 22 bei Tage, 14 bei Nacht. Die durchschnittlich tägliche Stückzahl der eingehenden Briefsendungen beträgt 6400, der eingehenden Packet- und Geldsendungen 950, der abgehenden Packet- und Geldsendungen 1300, der aufgelieferten Postanweisungen 124, der ausgezahlten Postanweisungen 150, der debitirten Zeitungsnummern 2177, der verlegten Zeitungsnummern 3300; die Zahl der Postreisenden beträgt 32 täglich. Die Bestellung der Briefe erfolgt täglich 6mal, der Geld- und Werthsendungen täglich 4mal, der Packete täglich 2mal. Die Bestellung nach dem Landbezirke — 145 Ortschaften — findet wöchentlich 7mal statt. Die Portoeinnahme betrug im Jahre 1871 147,579 Thlr., im Jahre 1872 161,178 Thlr., im Jahre 1873 166,671 Thlr. Im Jahre 1873 belief sich die Einnahme auf 180,387 Thlr., die Ausgabe auf 78,048 Thlr., der Ueberschuß auf 102,339 Thlr.

Die Bedeutung Elberfelds als Fabrikstadt läßt sich einigermaßen aus dem Umstande erkennen, daß dort zum Betriebe der Fabriken 200 Dampfmaschinen in Thätigkeit stehen, und daß in den industriellen Etablissements 17,000 Personen beschäftigt werden. Die hervorragendste Gewerbethätigkeit wird in der Anfertigung

von Halbwollen-, Baumwollen-, Band- und Seidenwaaren entwickelt. Außerdem gehören die dortigen Färbereien und Druckereien mit zu den gesuchtesten in Deutschland.

Die Ausgaben der Niederländischen Postverwaltung sind in dem Budget für 1874, wie folgt, veranschlagt:

An Besoldungen der Beamten	1,192,200	Fl. Niederl. W.,
» Entschädigungen für Büreau- und Reisekosten der Inspecteurs, Hausmiethe und Amtsbedürfnisse der Vorsteher der »Postcantoren«	129,500	» » »
» Postbeförderungskosten	300,000	» » »
» Kosten des Materials (Drucksachen, Stempel 2c.)	239,000	» » »
» Reisekosten	7,000	» » »
» Unterstützungen und Gratificationen .	4,000	» » »
zusammen	1,871,700	Fl.,

wobei die Kosten der Centralverwaltung im Haag (etwa 35,000 Fl.) nicht mitgerechnet sind. Im Jahre 1873 waren die Ausgaben mit 1,806,300 Fl. beziffert.

Die Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actiengesellschaft, über deren fünfundzwanzigjähriges Bestehen im Jahre 1872 s. Z. in diesen Blättern berichtet worden ist*), hat nach Ausweis ihres am 31. März 1874 erstatteten Jahresberichts auch im vergangenen Jahre dem internationalen Verkehr zwischen Europa und Amerika wichtige Dienste geleistet. Die Dampfer dieser Gesellschaft coursiren bekanntlich**) auf drei transatlantischen Routen:

1) der Linie Hamburg-Havre-New-York,
2) der Linie Hamburg-Havana-New-Orleans, und
3) der Westindischen Linie (Hamburg-St. Thomas-Colon), mit den Intercolonial-Routen von St. Thomas aus.

Auf der New-Yorker Linie hatten sie 1873 zum ersten Male die Concurrenz mit den Dampfern der ebenfalls in Hamburg domicilirenden Deutschen transatlantischen Gesellschaft (Adlerlinie) zu bestehen. Dennoch wurden, wozu namentlich der gesteigerte Zufluß von Besuchern der Wiener Ausstellung beigetragen hat, im Passagierverkehr wie beim Gütertransport befriedigende Resultate erzielt. Die Dampfer der New-Yorker Route machten 52 regelmäßige wöchentliche Doppelfahrten; außerdem wurden 7 Extraschiffe expedirt. Alle diese Reisen ergaben, mit Ausnahme von 4 Winterfahrten, zum Theil erhebliche Ueberschüsse:

Es wurden expedirt:

nach New-York ..... 36,626 Personen (gegen 42,931 in 1872),
von » ..... 10,512 » (gegen 9,317 in 1872)
und 172,000 Cubikmeter Güter (im Ganzen).

In erfreulichem Aufschwunge ist auch der Postverkehr, bei dessen Vermittelung die Dampfer der Gesellschaft betheiligt sind, begriffen. Der Bericht constatirt,

*) Vergl. Nichtamtlicher Theil des Postamtsblatts für 1872, Seite 494.
**) Vergl. Postarchiv für 1874, Seite 139.

daß, namentlich seitdem die Australischen, via San Francisco instradirten und von dort über Land nach New-York beförderten Posten den Hamburger Dampfern zum Transport nach Europa zugehen, die Postfracht einen früher nie gekannten Umfang angenommen hat.

Die Havana-New-Orleans-Route hat sich nicht so lebensfähig erwiesen, als nach der durch ihre Begründung dem Baumwollen- und Tabackhandel Deutschlands gebotenen Erleichterung anzunehmen war. Die Gründe für diese Erscheinung findet der Bericht in den wechselnden politischen Zuständen Spaniens, welche den Verkehr nach der Havana erheblich beeinträchtigen. Die Fahrten auf dieser Linie (via Southampton, Santander und Coruña) beliefen sich im Jahre 1873 auf 5, von denen nur eine Reise mit Gewinn abschloß. Im Ganzen wurden 1644 Personen hinwärts, 440 herwärts befördert.

Sehr zu bedauern wäre es, wenn die Gesellschaft, wie der Bericht andeutet, genöthigt sein sollte, den Dienst auf dieser Route eingehen zu lassen.

Was die Westindische Linie Hamburg-St. Thomas-Colon betrifft, so hat auch diese, in Folge des Einwirkens der Concurrenzlinie Bremen-Colon, ungünstige Resultate aufzuweisen gehabt. Der Personenverkehr bezifferte sich auf 1686 Personen (gegen 1786 in 1872). Die Gesellschaft glaubt jedoch vom nächsten Jahre (1874) ab um so eher auf eine günstigere Entwickelung hoffen zu dürfen, als die Fahrten auf der Bremen-Coloner Route inzwischen eingestellt sind. Zur Belebung des Verkehrs wird namentlich der Umstand beitragen, daß 14tägige Expeditionen von Hamburg nach Westindien eingerichtet werden und daß die Organisation des Intercolonial-Dienstes zwischen St. Thomas und den übrigen wichtigeren Westindischen Hafenplätzen nunmehr vollendet ist. Als Centralstation für Westindien hat die Gesellschaft St. Thomas ausersehen und auf dieser Insel einen Ladungsplatz erworben, der, mit Waarenschuppen, Kohlenlagern und Werftausrüstung reichlich ausgestattet, den Dampfern den Dienst auf der schwierigen Westindischen Linie sehr erleichtern wird. Das Amt des »Superintendenten« des St. Thomas-Docks verwaltet der älteste Capitain der transatlantischen Routen.

Die Flotte der Gesellschaft ist im Jahre 1873 um 3 Dampfer, die Franconia, Lotharingia, Pommerania, vermehrt werden, so daß nunmehr 21 Dampfer allein für den transatlantischen Dienst bestimmt sind, während die Zahl sämmtlicher Dampfschiffe der Gesellschaft, einschließlich der Flußdampfer, sich auf 27 beläuft, wozu noch eine zahlreiche Flotille von eisernen Leichterschiffen, Bugsirbooten ꝛc. kommt: ein in bestem Zustande befindliches Betriebsmaterial, das der Deutschen Flagge Ehre macht.

Das Finanzergebniß für 1873 weist nach Abzug der Zinsen für die Prioritäts-Anleihen einen Gewinn von 2,739,402,84 Reichsmark, d. i. 12 Procent des Anlagecapitals, nach.

Ein kühner Räuber. Die »Kronstädter Zeitung« erzählt: »Am 1. März, als der Eisenbahnzug, Abends 7 Uhr, von Pest nach Bukarest abging, schwang sich ein Individuum, welches sich für den Chef der Telegraphenwächter ausgab, in das Coupee der Fahrpost. Der Conducteur war unvorsichtig und ließ den Kerl bei sich ein. Während der Fahrt stürzte sich der Räuber mit einer Hacke auf den Conducteur und es entspann sich ein fürchterlicher Kampf. Obwohl von mehreren Hieben getroffen, hatte der Conducteur doch die Geistesgegenwart, die Scheiben des Waggonfensters einzuschlagen und um Hülfe zu rufen. Die Rufe wurden gehört und bald war der

Zug zum Stehen gebracht. Der Stationschef eilte mit mehreren Bediensteten herzu, um den Verbrecher zu ergreifen, allein dieser bahnte sich mit einem großen Messer durch die Menge einen Weg und rannte davon; doch kam er nicht weit, denn bald holten ihn die Bahnbeamten ein und warfen ihn nieder, banden ihn und überlieferten den gefährlichen Räuber den Händen der Gerechtigkeit.«

Abermals eine Schreibmaschine*). Zufolge der Amerikanischen Zeitung »Augusta Chronicle« hat ein Herr George A. Gustin in Washington eine Typenschreibmaschine erfunden, welche ungefähr die Größe einer gewöhnlichen Nähmaschine hat und durch Tasten, ähnlich denjenigen eines Pianinos, in Bewegung gesetzt wird. Man sagt, daß Jeder nach nur zweiwöchentlicher Uebung schneller als mit der Feder und ein Mehrgeübter mit Leichtigkeit 60 bis 100 Worte in der Minute mit der Maschine schreiben kann. Der Typenschreiber kann auch vervielfältigen oder, wenn man es wünscht, zwei bis zwanzig Abschriften zu gleicher Zeit liefern.

Rußland und die Verbindung Europas mit Asien. Die Russische »Mosk. Ztg.« enthielt kürzlich einen auf die Verbindung Europas mit Asien bezüglichen Artikel von hohem Interesse. Derselbe bezieht sich auf die beabsichtigte Expedition zur Untersuchung des Aralbassins. Die Resultate der gelehrten Untersuchungen mit den in Asien existirenden Ueberlieferungen vergleichend, findet das Blatt, daß sowohl jene als auch andere Umstände gleichmäßig darin übereinstimmen, daß der Amu-Darja künstlich in den Aralsee geführt worden ist, und daß er in demselben oder einem anderen Bette in das Kaspische Meer zurückgeleitet werden könne. »Es wurde die Befürchtung ausgesprochen«, fährt das Blatt hierauf fort, »daß die Ableitung des Amu-Darja dem Chiwesischen Chanate viel nothwendiges Wasser fortnehmen werde. Aber wenn dieses auch der Fall wäre, so muß man jedenfalls in Erwägung ziehen, was vortheilhafter für Rußland, eine Wasserstraße nach Mittelasien oder eine größere Quantität guten Landes im Chanate Chiwa. Leicht ist es indeß zu machen, daß das gute Land in Chiwa nicht einmal verringert wird, auf vielen alten Karten zeigt sich, daß der Amu sich zu gleicher Zeit in das Kaspische Meer und den Aralsee ergossen habe. Die Ausdehnung des cultivirbaren Theiles der Chiwa-Oase würde also nicht kleiner werden als sie jetzt ist. Ausgesprochen werden ferner noch Befürchtungen in Bezug auf die bedeutenden Unkosten für eine hierauf bezügliche Expedition. Aber die Expedition wird zwanzig oder dreißig tausend Rubel kosten, Summen, die mit jenen Vortheilen nicht zu vergleichen sind, welche eine Wasserstraße nach Mittelasien bietet. Die Steppenexpeditionen sind ganz und gar nicht so sehr theuer. Die von Krasnovodsk im Jahre 1871, 1872 und 1873 gemachten Recognoscirungen incl. des Feldzuges nach Chiwa sind nicht theurer gekommen als 300,000 Rubel, außer der festgesetzten Kost für die Heere, die indeß nicht mit auf die Rechnung gebracht werden kann. Endlich darf man auch nicht bei anderweiten politischen Erwägungen stehen bleiben. Die Leitung des Amu in das Kaspische Meer wird vortheilhaft sein auch für ganz Europa. Denn für dieses würde sich ein Wasserweg und ein näherer Weg nach Mittelasien eröffnen, welcher noch größere Bedeutung gewinnt, in Verbindung mit der Herstellung einer Eisenbahn von Tiflis nach Baku. Ueber letztere Stadt führt schon seit längerer Zeit von Poti

*) Vergl. Postarchiv 1873 S. 598.

aus eine Transitverbindung nach Persien und zu den Turkmenen. Endlich kann die Veränderung des Laufes des Amu in militairischer Beziehung keine große Bedeutung haben; die Ufer des Amu, höher als Chiwa gelegen, sind so sandig und wüst, daß sogar die nur kleine Abtheilung des Generals Kaufmann nur mit Mühe über dieselben fortkommen konnte. Nicht in militairischer Beziehung brauchen wir den Amu-Darja zu erforschen, sondern nur um die bis jetzt errungene militairische Stellung, für welche Russisches Blut geflossen, zu Gunsten des Russischen Volkes und zugleich der friedlichen Civilisation auszubeuten.«

Zu diesem Artikel der Moskauer Zeitung bemerkt ein Petersburger Correspondent der Nat. Zeit.:

Den Plänen des Herrn Lesseps wird ein Plan wie der vorliegende allerdings nicht ganz nach Geschmack sein, da, wenn sein Project einer Verbindung Orenburgs mit Mittelasien wirklich zu Stande kommen sollte, der Wasserweg vom Kaspischen Meere aus nach demselben Ziele dem Verkehre auf der projectirten Bahn jedenfalls großen Abbruch thun würde. Es ist daher wahrscheinlicher, daß man von einer Verbindung Orenburgs mit Samarkand ganz abstehen und lieber eine nördlichere Richtung wählen wird, die bessere Chancen für sich hat als eben die ursprünglich projectirte. Denn wenn die officiellen Nachrichten über den Verkehr zwischen Orenburg und Samarkand wirklich genau sind, d. h. alljährlich vom Syr-Darja über Taschkend, Turkestan und Kasalinsk nach Orenburg, Troizk und Peterpaulsk im mittleren Durchschnitt 85,000 beladene Kameele und 20,000 einspännige Wagen kommen und ebensoviel ungefähr dorthin zurückgehen, so würde dies einen Verkehr auf der Eisenbahn von nicht mehr als $3\frac{1}{2}$ Millionen Pud repräsentiren, wobei noch angenommen wird, daß dann der Kameeltransport ganz aufhöre, was gar nicht wahrscheinlich. Fügt man hierzu noch 500,000 Pud Steppenproducte, wie Vieh, Talg, Wolle, Leder und als Eintausch dafür Russische Waaren, so wird es trotzdem nicht mehr als etwa 4 Millionen Pud oder 1,400,000 Centner. Im Uebrigen muß man dann freilich noch in Erwägung ziehen, daß die Regierung zur Erhaltung der Poststationen von Orsk bis Taschkend jährlich 500,000 Rubel auszahlt und daß hierzu noch ca. 40,000 Rubel kommen für die Strecken von Orenburg nach Orsk und von Taschkend bis Samarkand. Hierzu sind alsdann noch die Unkosten für die Beförderung der Militaircommandos nach Turkestan zu rechnen, die jetzt ziemlich theuer zu stehen kommen, und ferner, daß sich der Verkehr vergrößern und höhere Summen aufweisen würde, wenn eine directe Verbindung zwischen Moskau und Turkestan besteht. Nichtsdestoweniger aber bleiben die Ziffern so klein, daß von großen Vortheilen keine Rede sein kann, um so mehr als der Personenverkehr ein ganz unbedeutender ist und nur jährlich ca. 100 Personen pro Werst zählt.

III. Nekrolog.

Das unerwartete Hinscheiden des vortragenden Rathes im Kaiserlichen General-Postamte, Geheimen Ober-Postrathes Dunkel hat in allen Kreisen der Reichs-Postverwaltung, welcher der Heimgegangene in hervorragender Stellung ausgezeichnete Dienste leistete, die lebhafteste Theilnahme hervorgerufen. Die nachstehenden Mit-

theilungen über die dienstliche Laufbahn des Entschlafenen mögen seinen zahlreichen Freunden und Verehrern zu treuem Gedächtniß, den jüngeren Beamten unserer Verwaltung zum Vorbilde und zum Sporn für die Nacheiferung dienen.

Johann Carl Gustav Dunkel wurde am 24. März 1829 zu Muskau als Sohn eines Archivbeamten des damaligen Besitzers der Standesherrschaft Muskau, des als Reisender, Schriftsteller und Gartenkünstler weitbekannten Fürsten Herrmann von Pückler-Muskau, geboren. Die Erziehung des Knaben, der den Vater früh verlor, wurde von der Mutter geleitet; er besuchte die Stadtschule in Muskau und zeichnete sich schon als Kind in solchem Maße durch seinen Eifer aus, daß sein Name noch lange nachher als Muster eines guten Schülers genannt zu werden pflegte. Nach Vollendung des 14. Lebensjahres brachte ihn die Mutter, welche trotz ihrer sehr bescheidenen Verhältnisse auf die Ausbildung des einzigen Sohnes alle ihre Kräfte verwendete, auf das Gymnasium zu Sorau, woselbst der talentvolle Jüngling sich gründliche Kenntnisse, namentlich eine gediegene Kenntniß der Griechischen und Römischen Klassiker erwarb, so daß er bei ihnen noch in seinen Mannesjahren Erholung und Erfrischung von anstrengenden Berufsgeschäften zu finden vermochte. »Weil er«, wie es in dem Entlassungszeugnisse des Gymnasiums heißt, »mit guten Anlagen viel Fleiß verband«, machte er so bedeutende Fortschritte, daß er bereits mit siebzehn Jahren die Schule reif für die Maturitätsprüfung verlassen konnte, um sich dem Postfache zu widmen. Das Abgangszeugniß seines Directors rühmt neben den erfreulichsten Fortschritten im Deutschen, Griechischen und Lateinischen namentlich, daß er sich in der Mathematik, Physik und Geschichte durch Schärfe des Urtheils und durch lichtvollen Vortrag ausgezeichnet habe.

Nachdem das General-Postamt die Annahme des jungen Mannes als Postschreiber genehmigt hatte, wurde derselbe in dieser Eigenschaft am 5. October 1846 bei dem Postamte in Bunzlau vereidigt und in den nächsten Jahren bei dieser Dienststelle, sowie bei den Postämtern in Hirschberg und Görlitz ausgebildet. Ein später abgegebenes Zeugniß eines Mannes, der auf die Entwickelung des Entschlafenen vielfach in förderlichster und anregendster Weise einzuwirken gehabt hat, spricht sich über die Anfänge von Dunkel's dienstlicher Laufbahn in folgender Weise aus:

»Als ich im März 1848 als Postinspector in Schlesien fungirte, fand ich Dunkel beim Postamte in Bunzlau beschäftigt und erkannte in ihm einen mit ungewöhnlichen Fähigkeiten begabten, strebsamen und fleißigen jungen Mann, der bei richtiger Leitung ein sehr brauchbarer und tüchtiger Beamter zu werden versprach. Ich behielt ihn deshalb sorgfältig im Auge und vermittelte auch seinen Uebertritt zum Postamte in Hirschberg, wo ihm unter der Anleitung des Postdirectors Günther und des damaligen Kassirers, Postdirectors Kettler, die geeignetste Gelegenheit zu seiner dienstlichen Ausbildung geboten werden konnte.«

Nachdem Dunkel im Jahre 1850 zu Breslau seiner Militairpflicht als einjährig Freiwilliger genügt hatte, wurde er vom General-Postamte im März 1851 der Ober-Postdirection in Arnsberg zugewiesen und sowohl im Büreau, als im Bezirke derselben mehrere Jahre hindurch, vom September 1851 ab als Postassistent, beschäftigt. Auch diesen Abschnitt seiner Ausbildung können wir am treffendsten durch die Worte des bereits angeführten Zeugnisses charakterisiren.

»Als er«, sagt der Verfasser dieses für ihn selbst wie für den Geschilderten gleich ehrenvollen Aktenstückes, »nach seinem Austritte aus dem Militairdienste der

Ober-Postdirection in Arnsberg, welche ich zu jener Zeit verwaltete, zugewiesen wurde, habe ich in Betracht seiner hervorragenden Befähigung ihm Gelegenheit gegeben, nicht allein seine Ausbildung in allen Zweigen des Dienstes zu fördern, sondern auch seine Arbeitskraft, Zuverlässigkeit und dienstliche Gewandtheit zu entwickeln, und ihn zu dem Ende zeitweise in den Büreaus der Ober-Postdirection beschäftigt, dann aber auch im practischen Dienste, und zwar an solchen Stellen fungiren lassen, an welchen mehr als das gewöhnliche Maß von Kraft und Umsicht nöthig war, und wo er zugleich selbstständig und ohne die Stütze einer permanenten beaufsichtigenden Leitung seine Wirksamkeit zu äußern hatte. Er hat die Annahme-Kasse in Soest geführt, die Postexpedition I. Klasse in Unna, dann auch die damals nicht unbedeutende Bahnhofs-Postexpedition in Hagen verwaltet. In jedem Dienstverhältniß hat sich Dunkel als zuverlässig, tüchtig, mit allen dienstlichen Bestimmungen vertraut erwiesen und allen Anforderungen genügt, welche ich zuweilen in gesteigertem Maße an seine Arbeitskraft und an seinen Diensteifer gestellt habe«.

Im Januar 1854 wurde Dunkel von Arnsberg nach Frankfurt a. Oder versetzt, wo er theils im practischen Dienste, theils aber und zwar vorwiegend im Büreau der Ober-Postdirection Verwendung fand. Von hier aus meldete er sich zu dem höheren Postverwaltungs-Examen, welches durch eine kurz vorher ergangene Bestimmung der obersten Postbehörde solchen Postassistenten zugänglich gemacht worden war, welche im ersten Examen überall mindestens gut bestanden und sowohl bis dahin als später mit Auszeichnung gedient hatten. Der bei dieser Gelegenheit an das General-Postamt erstattete Bericht des Ober-Postdirectors faßt das ausgezeichnete Ergebniß der Vorbereitungszeit seiner dienstlichen Laufbahn in treffender Weise wie folgt zusammen:

»Bereits vor meiner Versetzung hatte Dunkel gegen mich den Wunsch ausgesprochen, daß es ihm verstattet werden möge, in die alten Provinzen zurückzukehren, damit er seine Mutter zu sich nehmen könne... Er traf im Januar v. J. hier ein und bildet seit dieser Zeit mit seiner Mutter einen Hausstand. Ich habe ihn theils im practischen Dienste beschäftigen, theils und zwar vorzugsweise bei den Arbeiten in den Büreaus der Ober-Postdirection Theil nehmen lassen. In letzteren hat er nach und nach sämmtliche Büreaubeamten vertreten und ist dadurch in allen Zweigen des Dienstes vollkommen routinirt worden; ebenso hat er einige Aufträge, in welchen er in der Eigenschaft als Aufsichtsbeamter fungirt hat, mit Umsicht, Gewandtheit und Gründlichkeit bearbeitet. Bei seinen Fähigkeiten, bei dem lebhaften Eifer, mit welchem er sich der Bearbeitung jedes Geschäfts unterzieht, bei dem unermüdlichen Fleiß und der ungewöhnlichen Gewandtheit, welche Dunkel im schriftlichen Ausdruck und in der Behandlung und Bearbeitung aller vorkommenden Gegenstände des Dienstes besitzt, ist er eine sehr wesentliche Stütze der Ober-Postdirection geworden. Seine Persönlichkeit ist empfehlend; bescheiden und anspruchslos in seinem äußern Auftreten, ist er in seiner allgemeinen und wissenschaftlichen Ausbildung vielseitig, gediegen und gründlich; dabei ist er unausgesetzt bemüht, sich auch noch in dieser Beziehung zu vervollkommnen. Er hat die Achtung aller seiner Mitarbeiter. Seine moralische Führung war stets solide, musterhaft und ehrenwerth, und übt er treulich, redlich und mit immer gleicher Freudigkeit die Pflichten des Sohnes. Das Zeugniß, welches ihm bei Ablegung der ersten Prüfung ertheilt worden, ergiebt, daß er in allen Zweigen die Prüfung gut bestanden hat. Seine Acten enthalten keinen Tadel, selbst keine Erinnerung, und nach seinen Leistungen, seinen Be-

strebungen und seiner Dienstführung muß ich ihm das Zeugniß geben, daß er bisher mit Auszeichnung gedient hat«.

Dunkel bestand das höhere Verwaltungsexamen, die mündliche Prüfung am 24. Mai 1856, in allen Zweigen mit dem Prädicate »Gut«. Er wurde alsbald der Ober-Postdirection in Düsseldorf zur commissarischen Beschäftigung als Büreaubeamter überwiesen und am 1. August 1856 zum Postsecretair ernannt. Am 1. Mai 1857 wurde er als Bezirks-Aufsichtsbeamter nach Marienwerder versetzt und dort am 1. Juni 1857 zum Ober-Postsecretair, am 1. Mai 1858 zum Postkassen-Controleur ernannt. Im März 1859 zur einstweiligen Beschäftigung in das Rechnungsbüreau des General-Postamts berufen, wurde er bereits im Mai desselben Jahres zum Geheimen Calculator und Geheimen expedirenden Secretair befördert. Seine Dienstleistungen befriedigten auch in dieser Stellung in solchem Maße, daß es bald angemessen erschien, von denselben in umfassenderer Weise für die Verwaltung Gebrauch zu machen. Es erfolgte im Juni 1863 seine Ernennung zum Postrath, und nachdem er in dieser Eigenschaft bei den Ober-Postdirectionen in Frankfurt a. Oder und Arnsberg je einige Monate fungirt hatte, im März 1864 seine Einberufung als Hülfsarbeiter bei dem General-Postamte.

Seitdem hat Dunkel, vom März 1865 ab als Ober-Postrath, vom April 1867 ab als Geheimer Postrath und vom August 1871 ab als Geheimer Ober-Postrath ununterbrochen der obersten Postbehörde angehört. Nachdem er anfänglich an den Vorarbeiten für die Umgestaltung des technischen Expeditionsdienstes theilgenommen und das Referat in Bausachen verwaltet hatte, wurde ihm im Jahre 1865 das Decernat in den Personalangelegenheiten der Postverwaltung übertragen. In diesem wichtigen und umfangreichen Wirkungskreise bot sich ihm im vollsten Maße die Gelegenheit dar, die reichen Gaben seines Geistes und seines Herzens für die zahlreichen Angehörigen unseres Postwesens fruchtbar zu machen. Es ist nicht die Aufgabe dieser Zeilen, die segensvolle Wirksamkeit des Entschlafenen an der hervorragenden Stelle, zu welcher seine Pflichttreue, sein unermüdlicher Fleiß und seine hohe Begabung ihm den Weg gebahnt hatten, im Einzelnen zu schildern, die Fülle von umfassenden und schwierigen Aufgaben näher darzulegen, die in immer steigendem Maße an seine Arbeitskraft und sein organisatorisches Talent gestellt wurden. Weiß doch jeder unserer Leser, daß das Jahrzehnt, während dessen dem Vollendeten beim General-Postamte zu wirken vergönnt war, für unser ganzes Vaterland und für unser Postwesen reich an Arbeiten und Erfolgen wie keines vorher, nach allen Richtungen die höchsten Anforderungen an die Thätigkeit des gesammten Organismus der Verwaltung erhoben hat.

Die Postgeschichte der zehn Jahre von 1864 bis 1874 hat, den politischen Neugestaltungen dieses beispiellos ereignißreichen Zeitabschnittes auf dem Fuße folgend, eine lange Reihe der tiefgreifendsten Veränderungen zu verzeichnen. Der Feldzug gegen Dänemark und die Uebernahme der Verwaltung in den Elbherzogthümern; der Krieg von 1866 und seine Folgen, die Einverleibung von Hannover, Kurhessen, Nassau und Frankfurt am Main in die Preußische Monarchie und die Errichtung des Norddeutschen Bundes; dann der gewaltige Kampf des geeinigten Deutschlands gegen Frankreich, die Errichtung des Deutschen Kaiserreichs und die Wiedergewinnung der alten Deutschen Grenzlande Elsaß und Lothringen: jede dieser großen geschichtlichen Stufen, in denen sich die Entwickelung unseres politischen Daseins vollzog, bezeichnet auch für das Preußische und das Deutsche Postwesen eine Ausdeh-

nung seines Gebiets, eine Erweiterung und Umgestaltung seines Organismus, eine Erhöhung und Vermehrung seiner Aufgaben. Für diese Ziele die vorhandenen Kräfte ausgiebig zu verwenden, neue heranzuziehen und auszubilden, bei Festhaltung der guten Ueberlieferungen unter den Beamten der Landespostanstalten die erforderliche Einheit der Einrichtungen für die Bundes- und die Reichspost anzubahnen und durchzuführen: das waren Aufgaben, für deren Lösung der Personalienrath des General-Postamts mit dem ganzen Gewichte seiner erprobten Geschäfts- und Menschenkenntniß und mit freudiger Hingebung seiner vollen Arbeitskraft eingetreten ist und mitgewirkt hat. An dem Entwurfe und der Berathung der durchgreifenden Umänderung, welche die Personalverhältnisse der Postverwaltung im Jahre 1871 erfuhren, gebührt dem Heimgegangenen ein hervorragender Antheil. Die Besonnenheit und die Umsicht, die er bei der Ausführung dieser wichtigen Maßregel zu entfalten wußte, der richtige Takt, mit welchem er berechtigte Interessen der Personen mit den Zielen des Ganzen zu versöhnen und auszugleichen vermochte, sichern ihm in den weitesten Kreisen der Verwaltung auf lange Zeit ein ehrenvolles Gedächtniß. Er war klug im Rath, stark in der That, recht im Pfad.

Aus dieser fruchtbaren, an Mühen und an Erfolgen ungewöhnlich reichen Thätigkeit, aus dem Kreise seiner Berufsgenossen, die an ihm einen allezeit hülfreichen Mitarbeiter und Vorgesetzten, einen durch seltene Liebenswürdigkeit des persönlichen Verkehrs ausgezeichneten Rathgeber und Freund besaßen, aus einem glücklichen Familienleben, dessen Stütze und Seele er war, hat ihn ein erschütternd rascher Tod unerwartet abgerufen. Ein leichtes Unwohlsein, das er, seinen Körper zu beherrschen gewohnt, zu besiegen suchte, erwies sich als ein Anfall von fliegendem Rheumatismus, der ihn ans Bett fesselte; nach einem Krankenlager von wenigen Tagen, während dessen er trotz heftiger Schmerzen den lebhaftesten Antheil für die ihm amtlich anvertrauten Obliegenheiten bethätigte, schien eine Besserung einzutreten, als plötzlich in der Nacht vom 29. zum 30. April eine Herzlähmung seinem Leben ein Ziel setzte.

Die allgemeine Liebe und Verehrung, welche Dunkel durch seine Persönlichkeit und durch sein Wirken überall, auch über die Grenzen seines Berufes hinaus, in reichem Maße sich erworben hatte, fanden bei seinem Begräbniß den herzlichsten Ausdruck. Mit den tiefgebeugten Angehörigen umgab den Sarg eine Versammlung, in der sich Mitglieder der Reichs-, Staats- und Gemeindebehörden und ihrer Vertretungen mit den Angehörigen der Postverwaltung zu aufrichtiger Trauer vereinigten. Männer, die nach langjährigen Diensten mit und unter dem Dahingeschiedenen in den Ruhestand getreten sind, waren erschienen, ihm den letzten Zoll ihrer Anerkennung zu bringen.

Sein Name, der mit einer großen und folgenreichen Entwickelungsperiode der Deutschen Post ehrenvoll verbunden ist, wird in der Geschichte derselben unvergessen sein, und sein Andenken, als das eines edlen, herzvollen Menschen von Tausenden in Dankbarkeit bewahrt bleiben.

Im Auftrage des Kaiserlichen General-Postamts herausgegeben von Dr. Katzler. Berlin, Verlag und Druck der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. v. Decker).

Deutsches Postarchiv.

Beiheft

zum

Amtsblatt der Deutschen Reichs-Postverwaltung.

№ 10. Berlin, Juni. **1874.**

I. Actenstücke und Aufsätze.

41. Das höhere Postverwaltungs-Examen.

Von

Otto Preffel,

Geheimen expedirenden Secretair im General-Postamte.

§. 1.

Geschichtliche Uebersicht bis zum Jahre 1862.

Ein Postexamen wurde in Preußen zuerst von dem General-Postmeister von Nagler im Jahre 1825 eingeführt*). Dasselbe war fast ausschließlich posttechnischer Natur und wurde in Berlin vor einer aus Mitgliedern des General-Postamts gebildeten Examinations-Commission abgelegt. Durch das Bestehen dieses Examens erlangten die Postschreiber das Anrecht auf ihre dereinstige etatsmäßige Anstellung als Postsecretaire. Aus der Klasse der Postsecretaire wurden, ohne daß die Ablegung eines weiteren Examens erforderlich war, die Beamten für die höheren Dienststellen der Postverwaltung ausgewählt. Die Abnahme dieses (ersten) Postexamens wurde in Folge der Reorganisation der Preußischen Postverwaltung (1850) den Ober-Postdirectionen übertragen.

Noch vor der Durchführung dieser anderweiten Organisation der Postverwaltung wurde durch das »Reglement über die Annahme und Beförderung der Posteleven« vom 20. August 1849**) die Bestimmung getroffen, daß fortan jeder Postsecretair, welcher zu höheren Dienststellungen gelangen wollte, eine zweite

*) Stephan, Geschichte der Preußischen Post, S. 723.

**) Amtsblatt des Königl. Preuß. Postdepartements, Jahrgang 1849, Nr. 43.

Prüfung abzulegen habe. Nur diejenigen Postsecretaire, welche bereits vor dem 1. Januar 1845 in dieser Eigenschaft ernannt waren, sollten ohne das Bestehen der zweiten Prüfung noch in höhere Stellen befördert werden können*). Das gedachte Reglement, nach welchem in Zukunft nur solche junge Männer als Postaspiranten angenommen werden sollten, welche entweder von einem Gymnasium oder von einer zu Entlassungs-Prüfungen berechtigten Realschule mit dem Zeugniß vollständiger Reife abgegangen waren, spricht im §. 18 aus:

»Diejenigen Postsecretaire, welche den Trieb und die Kraft in sich fühlen, sich zu einer schwierigeren oder höheren Dienststellung beim Postwesen, z. B. als Kassirer eines größeren Amtes, als Controleur oder als Revisor rc., ferner zu einer Dienststellung bei dem General-Postamte, oder als Postinspector, Amtsvorsteher rc.**) zu befähigen, haben ihre Qualification dazu durch eine zweite Prüfung bei dem General-Postamte darzuthun. Zu den wesentlichsten Bedingungen der Zulassung zu dieser zweiten Prüfung gehört, daß der Beamte sich während seiner ganzen Dienstzeit durchweg diensteifrig und thätig bewährt, als ordnungsliebend und zuverlässig bewiesen, und einen unbefleckten, moralischen Lebenswandel geführt hat.«

Bei der Einführung des zweiten Examens war hauptsächlich die Erwägung maßgebend, daß mit Rücksicht auf die wachsenden Anforderungen an die Leistungsfähigkeit des Postinstituts und namentlich auch im Hinblick auf die anderweite Organisation der Postverwaltung das »unabweisbare Bedürfniß« vorlag, für die wichtigeren Dienststellen wissenschaftlich und administrativ vorgebildete Beamte zu erlangen.

Die näheren Bestimmungen über die Anmeldung und Zulassung zum zweiten Examen, sowie über die Prüfungsgegenstände und den Gang des Examens sind in der, von dem Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten, als Chef der Preußischen Postverwaltung, erlassenen Instruction vom 14. März 1850***) enthalten. Nach dieser Instruction zerfiel das Examen in drei vollständig von einander getrennte Theile:

A. in die Ausführung practischer Aufträge,
B. in die Anfertigung schriftlicher Arbeiten und
C. in eine mündliche Prüfung.

Jeder Prüfungs-Candidat hatte zunächst zwei practische Aufträge (zu A.) auszuführen; als Aufträge dieser Art werden in der gedachten Instruction genannt:

a) Revision einzelner Postämter und Postcomtoirs,
b) Posthalterei-Revisionen,
c) Kassenrevisionen,
d) Führung einer Untersuchung bei vorgekommenen Verlusten, Spoliirungen, Unregelmäßigkeiten im Dienste u. s. w.,
e) calculatorische und Rechnungsarbeiten bei der Bezirks-Ober-Postdirection.

---

*) General-Verfügung Nr. 100 vom 27. April 1851 (Amtsblatt des Königl. Preuß. Postdepartements, Jahrgang 1851, Nr. 24).

**) Diejenigen Dienststellen, zu denen die befriedigende Absolvirung des zweiten Examens den Weg bahnte, sind in dem vorstehend wiedergegebenen §. 18 nicht erschöpfend bezeichnet; aus §. 1 des Abschnitts IV. der Postdienst-Instruction vom Jahre 1850 und aus der Bescheidung des General-Postamts vom 6. Mai 1850 (Amtsblatt des Königl. Preuß. Postdepartements, Jahrgang 1850, Nr. 20) ergiebt sich, daß das zweite Examen für alle Stellen vom Ober-Postsecretair einschl. aufwärts gefordert wurde.

***) Amtsblatt des Königl. Preuß. Postdepartements, Jahrgang 1850, Nr. 12, Beilage.

Zur Erledigung der beiden practischen Aufträge wurde dem Candidaten eine Frist von zwei Monaten bewilligt, wonächst die Arbeiten durch Vermittelung der Ober-Postdirection der Examinations-Commission zur Beurtheilung zugingen. Fand die Examinations-Commission, daß die Arbeiten mangelhaft waren und »einen noch zu geringen dienstlichen Bildungsgrad des Examinanden darthaten«, so wurde derselbe von der Fortsetzung des Examens vorläufig zurückgewiesen; erst nach Ablauf eines Jahres konnte der Candidat zur nochmaligen Prüfung verstattet werden, und zwar auch nur in dem Falle, wenn er inzwischen Arbeiten von der Gattung, zu welcher die nicht genügend erachteten gehörten, geliefert und durch dieselben nachgewiesen hatte, daß er die nöthige Kenntniß des betreffenden Dienstzweiges und die erforderliche practische Gewandtheit besitze*).

Wenn die auf dem practischen Gebiete gefertigten Arbeiten den Anforderungen der Examinations-Commission entsprachen, so begann der zweite Theil des Examens, welcher in der schriftlichen Bearbeitung aufgegebener Themata bestand. Bezüglich dieser Themata bestimmte die vorgedachte Instruction vom 14. März 1850:

> »Die Aufgaben werden aus dem ganzen Gebiete des Postdienstes entnommen. Sie bestehen in theoretischen Ausarbeitungen über verschiedene Disciplinen des Dienstes, in gutachtlichen Berichten über getroffene oder zu treffende organische Einrichtungen, in Lösung specieller Aufgaben — als z. B. Einrichtung eines großen Courses, Errichtung eines Postcomtoirs erster Klasse (Postamts) in allen seinen Theilen, Etablirung einer größeren Posthalterei nebst der Abschließung des Contractes — in Relationen aus geschlossenen Acten, und zwar in wichtigen Spolien- und Verlustfällen, Posthalterei-Angelegenheiten, allgemeinen administrativen Fällen u. s. w., auf welche Relationen entsprechende motivirte Schlußanträge zu formiren sind.«

Jeder Candidat hatte **drei** solcher Aufgaben zu bearbeiten, und zwar sollten nach §. 6 der »Instruction für die bei dem General-Postamte eingesetzte Examinations-Commission« vom 8. Juli 1850**) »in der Regel eine mehr theoretische und zwei aus dem Gebiete des practischen Postdienstes zu entnehmende Aufgaben« ausgewählt werden; zu den beiden letzteren sollte jedesmal eine aus geschlossenen Acten anzufertigende Relation gehören.

Zur Bearbeitung dieser drei Aufgaben wurde dem Candidaten ein Termin von drei Monaten gesetzt.

Sofern die Arbeiten des zweiten Theiles der Prüfung von der Examinations-Commission als den Anforderungen entsprechend befunden worden waren, erfolgte die Einberufung des Candidaten zur mündlichen Prüfung. Zu einem und demselben Prüfungstermin sollten drei oder vier Candidaten vorgeladen werden.

Die Gegenstände der mündlichen Prüfung sind nach der Instruction vom 14. März 1850 im Großen und Ganzen dieselben, auf welche sich gegenwärtig nach Maßgabe der Instruction vom 23. Mai 1871 die Prüfung im mündlichen Theile des höheren Postverwaltungs-Examens zu erstrecken hat; jedoch gehörten

*) Bescheidung des General-Postamts vom 24. December 1851 (Amtsblatt des Königl. Preuß. Postdepartements, Jahrgang 1852, Nr. 1).

**) Amtsblatt des Königl. Preuß. Postdepartements, Jahrgang 1850, Nr. 30.

Geographie, Geschichte und Litteratur nach der Instruction vom Jahre 1850 nicht zu den Prüfungsobjecten.

Eine wesentliche Erleichterung in der Ablegung des Examens trat durch die General-Verfügung vom 13. April 1854 *) ein. Dieselbe bestimmte nämlich, daß den Candidaten, sobald ihnen die beiden theoretischen Aufgaben zur schriftlichen Bearbeitung zugegangen waren, auf ihren Antrag ein vierzehntägiger Urlaub zu gewähren sei und daß etwaige durch derartige Beurlaubungen entstehende Stellvertretungskosten auf die Postkasse übernommen werden sollen.

Die Bestimmung in dem Reglement vom 20. August 1849, bezw. in der Instruction vom 18. Juli 1850, daß nur Postsecretaire zur Ablegung des zweiten Examens zugelassen werden sollten, wurde durch die General-Verfügung vom 18. Juli 1851 **) dahin abgeändert, daß auch denjenigen Postassistenten, welche im ersten Examen überall mindestens gut bestanden und sowohl bis dahin, als auch später mit Auszeichnung gedient hatten, drei Jahre nach Ablegung des ersten Examens die Anmeldung zum zweiten Examen gestattet wurde. Vom 1. Januar 1856 ab wurden die Postassistenten in Gemäßheit der General-Verfügungen vom 8. Februar 1855 ***) und vom 21. Juli 1855 †) in ausgedehnterem Umfange zum zweiten Examen zugelassen, indem festgesetzt wurde, daß die Postassistenten sich fünf Jahre nach absolvirtem erstem Examen zur zweiten Prüfung melden durften, wobei die günstigere Bestimmung für diejenigen Postassistenten, welche im ersten Examen überall wenigstens gut bestanden hatten, aufrecht erhalten blieb.

Durch die erwähnte Verfügung vom 21. Juli 1855 wurde gleichzeitig in Bezug auf die zum zweiten Examen erforderlichen schriftlichen Arbeiten insofern eine wichtige Abänderung getroffen, als fortan nur drei Probearbeiten (statt bis dahin fünf) verlangt wurden, nämlich:

a) die Ausführung eines practischen Auftrages,
b) die Anfertigung einer Ausarbeitung über ein aufgegebenes Thema, und
c) die Anfertigung einer, mit motivirten Schlußanträgen versehenen Relation aus geschlossenen Acten.

Zur Anfertigung der drei Arbeiten wurde dem Candidaten eine viermonatliche Frist gewährt.

Diese Beschränkung der Zahl der schriftlichen Arbeiten war von erheblicher Bedeutung. Einerseits wurde in Folge dessen die Dauer der Prüfung wesentlich abgekürzt, und andererseits wurden die Censoren dadurch, daß ihnen bei der angeordneten Verschmelzung des practischen Theiles der schriftlichen Prüfung mit dem theoretischen die sämmtlichen, auf den verschiedenen Gebieten sich bewegenden Arbeiten der Candidaten gleichzeitig zur Censur zugingen, in den Stand gesetzt, sich ein weit klareres Bild von den Fähigkeiten und Kenntnissen des Candidaten zu verschaffen und denselben sicherer zu beurtheilen. Ueberdies wurden durch die Beschränkung der schriftlichen Probearbeiten die Geschäfte bei der Examinations-Commission in wünschenswerther Weise erleichtert.

*) Amtsblatt des Königl. Preuß. Postdepartements, Jahrgang 1854, Nr. 13.
**) Amtsblatt des Königl. Preuß. Postdepartements, Jahrgang 1851, Nr. 36.
***) Amtsblatt des Königl. Preuß. Postdepartements, Jahrgang 1855, Nr. 5.
†) Amtsblatt des Königl. Preuß. Postdepartements, Jahrgang 1855, Nr. 20.

§. 2.

Geschichtliche Uebersicht vom Jahre 1862 bis auf die Gegenwart.

Die »Instruction für das zweite Examen der Postbeamten« vom 14. März 1850 und die »Instruction für die bei dem General-Postamte eingesetzte Examinations-Commission« vom 8. Juli 1850 wurden im Jahre 1862 einer Revision unterzogen, und es ergingen unterm 31. October 1862*) die neuen Instructionen für das zweite Examen, bezw. für die Examinations-Commission. In diesen Instructionen fanden die seit dem Jahre 1850 in Bezug auf die Ablegung des zweiten Examens erlassenen abändernden und ergänzenden Bestimmungen Aufnahme, dagegen wurden durch die Instructionen vom 31. October 1862 im Allgemeinen keine neuen materiellen Abänderungen getroffen. Nur in Bezug auf die mündliche Prüfung wurde die Aenderung geschaffen, daß fortan auch die »Geographie, insbesondere in ihren für das Postwesen sich ergebenden Beziehungen« zu den Prüfungsgegenständen gehören sollte.

In Betreff der Zulassung zum zweiten Examen wurde durch das »Reglement über die Beschäftigung und Anstellung von Civilanwärtern im Postdienste« vom 3. Juni 1863**) (§. 16) allgemein bestimmt, daß die im ersten Examen bestandenen Beamten — gleichviel welche Prädicate ihnen in dieser Prüfung zu Theil geworden waren — berechtigt sein sollten, sich drei Jahre nach absolvirtem erstem Examen zum zweiten zu melden.

Wesentliche Abänderungen in Bezug auf die Ablegung des zweiten Postexamens ergaben sich als nothwendig, nachdem das Preußische Postgebiet sich in Folge der kriegerischen Ereignisse des Jahres 1866 erweitert hatte und als sodann vom 1. Januar 1868 ab die Verwaltung des gesammten Postwesens in Norddeutschland auf den Norddeutschen Bund übergegangen war. Die Zahl derjenigen Stellen, für welche die Absolvirung des zweiten Examens als Vorbedingung galt, wurde erheblich eingeschränkt. Die General-Verfügung vom 15. Februar 1868***) und das »Reglement über die Beschäftigung und Anstellung von Civilanwärtern im Postdienste« von demselben Tage bestimmten nämlich in dieser Beziehung, daß die Ablegung des höheren Postverwaltungs-Examens†) nur erfordert wird »für die Stellen bei der Central-Postverwaltung, der Ober-Postdirectoren, Ober-Posträthe, Posträthe, Vorsteher von Postämtern und der Post-Aufsichtsbeamten, einschließlich der Orts-Postkassen-Controleure.« Dagegen wurde für die Stellen als Expeditionsvorsteher in größeren Postämtern, als Büreaubeamte erster Klasse bei den Ober-Postdirectionen, Rendanten, Kassirer und Buchhalter der Ober-Postkassen die Ablegung des höheren Postverwaltungs-Examens **nicht mehr** in Anspruch genommen.

Das Reglement vom 15. Februar 1868 wurde durch das noch gegenwärtig gültige »Reglement über die Annahme und Anstellung von Civil- und Militär-

---

*) Amtsblatt des Königl. Preuß. Postdepartements, Jahrgang 1862, Nr. 36, Anl. 1 und 2.

**) Amtsblatt des Königl. Preuß. Postdepartements, Jahrgang 1863, Nr. 13.

***) Amtsblatt der Norddeutschen Postverwaltung, Jahrgang 1868, Nr. 10.

†) Der Ausdruck »höheres Postverwaltungs-Examen«, in Stelle des früher üblichen »zweites (höheres) Examen der Postbeamten«, wird in der gedachten General-Verfügung vom 15. Februar 1868, bezw. in dem Reglement von demselben Datum zum **ersten** Male gebraucht und ist seitdem zur Bezeichnung des für die höheren Dienststellen in der Postverwaltung vorgeschriebenen Examens beibehalten worden.

anwärtern im Postdienste« vom 23. Mai 1871*) ersetzt. Durch letzteres Reglement und durch die unter demselben Tage ergangene »Instruction für das höhere Postverwaltungs-Examen« sind in Bezug auf das höhere Postexamen — gegenüber den bis dahin gültigen Bestimmungen — hauptsächlich folgende Aenderungen eingetreten.

Die Absolvirung des höheren Examens ist zum Einrücken in eine Stelle als Kassirer bei Postämtern (die frühere Stellung als Orts-Postkassen-Controleur) nicht mehr erforderlich. Solche Beamten, welche im Postsecretair-Examen mindestens durchweg das Prädicat »gut« erhalten, können bereits zwei Jahre nach diesem Examen zu dem höheren Postverwaltungs-Examen zugelassen werden.

Bezüglich der practischen Prüfungsarbeit**) bestimmt die Instruction vom 23. Mai 1871, daß diese Arbeit auch in »Anfertigung größerer Expeditionen, namentlich in Garantie-, Untersuchungs-, Beschwerdesachen 2c., nach Einberufung des Candidaten zur Ober-Postdirection auf den Zeitraum von 8 bis 14 Tagen« bestehen kann. Die mündliche Prüfung erstreckt sich gegenwärtig auch auf die »alte und neue Geschichte«, sowie auf »die Litteratur der wichtigsten Culturvölker«. Die in der »Instruction für das zweite Examen der Postbeamten« vom 31. October 1862 und in der »Instruction für die bei dem General-Postamte eingesetzte Prüfungs-Commission« von demselben Tage gegebene Vorschrift***), daß der Candidat im mündlichen Examen »einen Vortrag aus ihm übergebenen Acten« zu halten habe, wurde dahin erweitert, daß der Candidat einen mündlichen Vortrag »aus ihm übergebenen Acten oder über ein sonstiges ihm ertheiltes Thema«†) halten muß.

Im mündlichen Examen können gegenwärtig sechs Candidaten zu einem und demselben Termine vorgeladen werden.

Endlich ist noch die abändernde Bestimmung hervorzuheben, daß diejenige Ober-Postdirection, welche den Auftrag zur practischen Probearbeit ertheilt, bei Einsendung der Arbeit an die Examinations-Commission sich darüber gutachtlich zu äußern hat: »ob die Arbeit practisch brauchbar gewesen ist, oder ob und welche Ausstellungen in dieser Beziehung gegen die Arbeit zu erheben sind.« Diese Bestimmung ist als ein offenbarer Fortschritt zu begrüßen, da vordem die Examinations-Commission sich ein Gutachten über die practische Gewandtheit und Tüchtigkeit des Candidaten lediglich aus der Arbeit selbst bilden sollte, was sehr schwierig, ja häufig kaum möglich war.

In Bezug auf die Zulassung zu dem zweiten Examen bleibt noch anzuführen, daß auch eine Anzahl der aus der Klasse der Postexpedienten hervorgegangenen Postsecretaire und Postassistenten zu jener Prüfung verstattet worden ist. Bereits das erste »Reglement über die Annahme und Anstellung von Postexpedienten« vom 29. November 1849††) bestimmte im §. 6, daß solche Postexpedienten, welche »eine

*) Amtsblatt der Deutschen Reichs-Postverwaltung, Jahrgang 1871, Nr. 1.

**) Ein Theil der in der Zeit von 1865 bis 1873 als Themata zur ersten schriftlichen Probearbeit ertheilten Aufgaben ist in der Anlage 1 und zwei Aufgaben zur zweiten schriftlichen Probearbeit sind in der Anlage 2 abgedruckt.

***) Die Instruction vom 8. Juli 1850 sagt in dieser Hinsicht im §. 8: »Außerdem ist erforderlich, jeden Candidaten einen längeren mündlichen Vortrag halten zu lassen, wozu ihm zwei Tage vor dem Examen eine zu einem solchen Vortrage geeignete Sache zuzustellen ist; auch können hierzu seine Probearbeiten gewählt werden.«

†) Die derartigen in jüngerer Zeit zum Vortrage im mündlichen Examen ertheilten Themata sind in der Anlage 3 enthalten.

††) Amtsblatt des Königl. Preuß. Postdepartements, Jahrgang 1849, Beilage zu Nr. 58.

ganz besondere Diensttüchtigkeit und ein außergewöhnliches Talent« bekunden, ausnahmsweise auch zu den für die übrigen Postbeamten vorgeschriebenen Prüfungen zugelassen werden könnten. Ganz ähnlich lautende Bestimmungen enthalten die späteren, auf die Annahme ꝛc. von Postexpedienten bezüglichen Reglements vom 31. Januar 1853*) und vom 15. August 1860**). Eine derartige Bestimmung ist zwar in das bereits früher gedachte »Reglement über die Beschäftigung und Anstellung von Civilanwärtern im Postdienste« vom 3. Juni 1863 nicht übergegangen, vielmehr eröffnet dieses Reglement dem Postexpedienten nur die Aussicht auf die dereinstige Anstellung als Postsecretair; jedoch ist demnächst durch die noch gegenwärtig maßgebende an die Ober-Postdirectionen ergangene Circular-Verfügung vom 6. October 1863 zugestanden worden, daß »es nicht geradehin ausgeschlossen sein soll, daß die aus der Klasse der Postexpedienten hervorgegangenen oder später hervorgehenden Postassistenten resp. Postsecretaire, bei besonderer Diensttüchtigkeit, hervortretendem Talente und sehr guter Führung über die Grundlagen des Reglements vom 3. Juni 1863 hinaus, in wohlbegründeten Ausnahmefällen auch zu der Prüfung für die höheren Dienststellen der Postverwaltung zugelassen werden.« »Indeß wird es sich empfehlen« — so fährt jene Verfügung fort — »bevor dem betreffenden Beamten eine auf unmittelbare Vorbereitung für die höhere postdienstliche Laufbahn speciell berechnete Gelegenheit in bestimmter Absicht dargeboten wird, unter Vorlegung der Personalacten desselben an die oberste Postbehörde, behufs Entscheidung der Vorfrage, zu berichten«.

Im Anschluß hieran sei noch erwähnt, daß das Reglement vom 23. Mai 1871 hinsichtlich der Aussichten der als Postgehülfen angenommenen Beamten im §. 28 ausdrücklich vorschreibt, daß dieselben nur in Stellen als Postexpediteure, Postamts-Assistenten und Büreau-Assistenten einrücken, nicht aber zu anderen Dienststellungen gelangen können. —

Der erste Vorsitzende der zur Abhaltung des höheren Postverwaltungs-Examens bei dem General-Postamte eingesetzten Examinations-Commission war der Geheime Postrath und Kammergerichtsrath Friedländer. Sobald dieser als vortragender Rath in das Königliche Justizministerium berufen wurde und in Folge dessen aus dem Postdepartement ausschied (Ende December 1850), wurden die Functionen des Vorsitzenden dem Geheimen Ober-Postrath und Kammergerichtsrath Grein übertragen. Im Jahre 1861 übernahm der Geheime Ober-Postrath Metzner den Vorsitz und seit dem Jahre 1871 fungirt der Geheime Ober-Postrath und Abtheilungs-Dirigent im General-Postamte Wiebe als Vorsitzender der Examinations-Commission. Referent für die auf das höhere Postverwaltungs-Examen bezüglichen Geschäfte ist gegenwärtig der Geheime Ober-Postrath, Professor Dr. Dambach.

§. 3.

Ergebnisse der Prüfung.

Seit der Einführung des höheren Postverwaltungs-Examens haben den mündlichen Theil der Prüfung mit Erfolg bestanden und demgemäß das ganze Examen befriedigend absolvirt:

*) Amtsblatt des Königl. Preuß. Postdepartements, Jahrgang 1853, erste Beilage zu Nr. 6.

**) Amtsblatt des Königl. Preuß. Postdepartements, Jahrgang 1860, zweite Beilage zu Nr. 25.

im Jahre 1851 *).....................	3	Candidaten,
1852.....................	19	»
1853.....................	31	»
1854.....................	17	»
1855.....................	19	»
1856.....................	60	»
1857.....................	37	»
1858.....................	31	»
1859.....................	29	»
1860.....................	28	»
1861.....................	31	»
1862.....................	34	»
1863.....................	26	»
1864.....................	16	»
1865.....................	15	»
1866.....................	22	»
1867.....................	29	»
1868.....................	22	»
1869.....................	23	»
1870.....................	10	»
1871.....................	17	»
1872.....................	11	»
1873.....................	16	»

Demnach haben bis Ende des Jahres 1873 im Ganzen 546 Candidaten das höhere Postverwaltungs-Examen bestanden.

Es würde zu weit führen, wenn hier für die ganze Zeit seit dem Jahre 1850 die Ergebnisse der Prüfung speciell wiedergegeben würden, auch ist das zu einem solchen Zwecke nothwendige Akten-Material zum Theil nicht mehr in ausreichender Weise vorhanden. In Folgendem ist daher der mit dem Jahre 1863 beginnende Zeitraum näher ins Auge gefaßt worden, und zwar enthält die nachstehende, für den zehnjährigen Zeitraum von 1863 bis 1872 aufgestellte Tabelle nähere Angaben darüber, wie viele Beamten zum höheren Postverwaltungs-Examen zugelassen worden sind, wie viele Candidaten das Examen sogleich beim ersten Versuch oder erst bei der Wiederholung bestanden haben, sowie darüber, welche von den drei schriftlichen Probearbeiten das erste Mal als ungenügend haben bezeichnet werden müssen. Die in der Tabelle enthaltenen, auf das Jahr 1873 bezüglichen Angaben sind im Hinblick darauf, daß der größte Theil der in diesem Jahre zum Examen verstatteten Beamten bei Aufstellung der Tabelle (Ende Januar 1874) noch in der Ablegung der Prüfung begriffen war, nur von relativem Werthe.

*) Die erste mündliche Prüfung wurde am 13. September 1851 abgehalten.

Es sind zum höheren Postverwaltungs-Examen im Jahre	zugelassen worden.	Von den Candidaten haben das Examen beim ersten Versuch		Von den Candidaten zu 4. haben nicht genügt		Von den Candidaten zu 4. haben sich wieder gemeldet.	Von den Candidaten zu 4. haben bei der Fortsetzung		Von den schriftlichen Probearbeiten waren das erste Mal ungenügend:			Im Ganzen haben das Examen bestanden (vergl. zu 3 u. 8).	Bemerkungen.
		bestanden.	nicht bestanden.	im schriftlichen Examen.	im mündlichen Examen.		bestanden.	nicht bestanden.	die practische Arbeit.	die erste schriftliche Arbeit (die theoretische).	die zweite schriftl. Arbeit (die Relation).		
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.
1863	34	11	22	15	7	12	6	6	5	14	7	17	1 Candidat ist von der Prüfung wieder zurückgetreten.
1864	19	11	8	8	—	5	3	2	2	8	4	14	
1865	42	20	21	18	3	16	8	7	12	14	11	28	1 Candidat ist zurückgetreten, 1 Candidat, welcher in der Fortsetzung der Prüfung begriffen war, ist gestorben.
1866	26	14	11	9	2	5	4	2	6	6	6	18	1 Candidat ist gestorben.
1867	33	11	22	20	2	13	9	3	12	16	11	20	1 Candidat hatte sich zur Wiederholung gemeldet, ist aber dann wieder zurückgetreten.
1868	34	20	13	8	5	6	5	1	7	6	6	25	1 Candidat ist gestorben.
1869	33	16	15	11	4	5	3	1	5	9	6	19	1 Candidat ist gestorben, 1 „ „ zurückgetreten, 1 „ „ in der Wiederholung begriffen.
1870	19	10	7	6	1	3	1	1	4	4	4	11	2 Candidaten sind zurückgetreten; 1 Candidat ist in der Wiederholung begriffen.
1871	11	4	6	5	1	2	—	—	4	4	4	4	2 Candidaten sind zum mündlichen Examen notirt; 1 Candidat ist in der Wiederholung begriffen.
1872	21	8	12	7	5	3	1	—	3	6	3	9	2 Candidaten sind zum mündlichen Examen notirt; 1 Candidat ist in der Wiederholung begriffen.
1873	33	2	5	5	—	—	—	—	2	5	1	2	7 Candidaten sind zum mündlichen Examen notirt; 19 Candidaten sind noch in der schriftlichen Prüfung begriffen.
Für den zehnjährigen Zeitraum von 1863 bis 1872	272	125	137	107	30	70	40	23	60	87	62	165	

Die Zahl derjenigen Beamten, welche sich nach Vorstehendem zur Ablegung des höheren Postverwaltungs-Examens gemeldet haben, hat sich — wenn man von den Jahren 1870 und 1871, die nicht als normalmäßige gelten können, absieht — nicht vermindert; obgleich die Zahl der Stellen, zu welchen die Absolvirung jenes Examens Erforderniß ist, durch die Reglements vom 15. Februar 1868 und vom 23. Mai 1871 beträchtliche Einschränkungen erfahren hat. Im Ganzen haben sich in den 11 Jahren von 1863 bis 1873 305 Beamte, also durchschnittlich jährlich 28 zur Ablegung des höheren Postverwaltungs-Examens gemeldet. Berücksichtigt man dem gegenüber, daß in demselben elfjährigen Zeitraume im Ganzen 1674*), also durch

*) Es sind als Posteleven angenommen worden:

im Jahre 1863..... 62,	im Jahre 1867..... 201,	im Jahre 1871..... 335,
1864..... 78,	1868..... 144,	1872..... 249,
1865..... 105,	1869..... 74,	1873..... 351.
1866..... 126,	1870..... 149,	

schnittlich in Einem Jahre 152 Posteleven angenommen worden sind, so ergiebt sich recht deutlich: wie verhältnißmäßig wenige Beamte sich dem höheren Postverwaltungs-Examen unterziehen.

Unter den gedachten 305 zu diesem Examen zugelassenen Beamten befinden sich:

5 früher Königlich Hannoversche Postbeamte
(davon hat das Examen bestanden 1,
im Examen noch begriffen sind .... 4);

11 Beamte der früheren Fürstlich Thurn und Taxisschen Postverwaltung
(davon haben das Examen bestanden 5,
sind in der Ablegung desselben begriffen 2,
haben in der schriftlichen Prüfung nicht genügt, einer Wiederholung derselben sich aber bis jetzt nicht unterzogen 3,
vom Examen zurückgetreten ist .... 1);

4 früher Königlich Sächsische Postbeamte
(davon hat das Examen bestanden 1,
im Examen begriffen sind 2,
im schriftlichen Examen hat nicht genügt und eine Wiederholung bisher nicht versucht .... 1);

1 früher Großherzoglich Mecklenburgisch-Schwerinscher Postbeamter
(hat bestanden);

2 früher Herzoglich Braunschweigische Postbeamte
(im Examen bestanden hat 1,
in demselben noch begriffen ist .... 1).

Die sämmtlichen übrigen Candidaten sind aus den, noch vor dem Jahre 1867 von der früheren Königlich Preußischen Postverwaltung für den Postdienst angenommenen Beamten hervorgegangen.

Es haben sich bis jetzt zur Ablegung des höheren Postverwaltungs-Examens weder Postbeamte der früheren Schleswig-Holsteinischen Verwaltung, noch solche Beamte gemeldet, deren Annahme unter früheren Verhältnissen von den Postverwaltungen des Großherzogthums Mecklenburg-Strelitz, des Großherzogthums Oldenburg, der Hansestädte Lübeck, Bremen und Hamburg und des Großherzogthums Baden erfolgt ist.

Aus der vorstehenden Tabelle ergiebt sich, daß von denjenigen Candidaten, welche zum Examen zugelassen worden sind, das Examen

	überhaupt bestanden haben:	davon haben sogleich beim ersten Versuch bestanden:
im Jahre 1863	50,0 pCt.	32,3 pCt.
1864	73,6 »	57,8 »
1865	66,6 »	47,6 »
1866	69,2 »	53,8 »
1867	60,6 »	33,3 »
1868	73,5 »	58,8 »
1869	57,5 »	48,4 »
1870	57,8 »	52,6 »
1871	36,3 »	36,3 »
1872	42,8 »	38,0 ».

Ermittelt man den Durchschnitt, so ergiebt sich, daß von den in dem zehnjährigen Zeitraume von 1863 bis 1872 zugelassenen Candidaten 60,6 pCt. das Examen überhaupt bestanden und daß 45,9 pCt. aller Candidaten sogleich beim ersten Versuch das Examen mit Erfolg absolvirt haben.

Von denjenigen 70 Candidaten, welche sich einer Wiederholung der Prüfung unterzogen, haben demnächst — wie die obige Uebersicht nachweist — 40 Candidaten, also 57 pCt., das Examen bestanden.

Die vorstehenden auf die letzten Jahre, insbesondere auf die Jahre 1871 und 1872 bezüglichen Angaben über diejenigen Candidaten, welche überhaupt das höhere Postverwaltungs-Examen bestanden haben, werden sich voraussichtlich im Laufe der Zeit etwas günstiger gestalten, indem sich mit voller Zuversicht annehmen läßt, daß mancher von denjenigen Candidaten, welche die Prüfung beim ersten Versuche nicht bestanden haben, bei der Wiederholung den Anforderungen entsprechen wird.

Aus der obigen Tabelle stellt sich ferner heraus, daß in denjenigen Fällen, in welchen Candidaten den schriftlichen Theil der Prüfung nicht sogleich bestanden haben, die erste schriftliche (die theoretische) Arbeit am häufigsten, die practische Arbeit am seltensten mißlungen ist.

Das aus den vorstehenden statistischen Ermittelungen sich ergebende allgemeine Resultat dürfte kein erfreuliches sein und zu dem Schlusse berechtigen, daß eine große Anzahl von Candidaten sich der Prüfung unterwirft, ohne sich mit den zu überwindenden Schwierigkeiten vertraut gemacht zu haben und für ihre Ausbildung in der erforderlichen Weise bemüht gewesen zu sein. Ein günstigeres Ergebniß kann in dieser Beziehung nur dann erwartet werden, wenn alle Beamten, welche beabsichtigen, sich dem höheren Postverwaltungs-Examen zu unterziehen, in ihrem eigenen Interesse bei der Vorbereitung recht sorgsam und gründlich zu Werke gehen und mit dem Gesuche um Zulassung zu jenem Examen so lange zurückhalten, bis sie sich nach ernster, gewissenhafter Selbstprüfung für hinlänglich vorbereitet erachten können.

§. 4.

Prüfungs-Prädicate.

In Bezug auf die von den Candidaten erzielten Gesammt-Prädicate*), sowie auf die in der schriftlichen und in der mündlichen Prüfung ertheilten Einzel-Prädicate gewährt die nachfolgende Tabelle, und zwar als Ergänzung der im §. 3 gegebenen Tabelle wiederum für den Zeitraum von 1863 bis 1872, einen näheren Ueberblick.

*) Es sei daran erinnert, daß nach §. 10 der Instruction für die bei dem General-Postamte eingesetzte Examinations-Commission vom 31. October 1862

1) kein Candidat im Gesammt-Resultate ein höheres Prädicat erhalten darf, als er sich bei der mündlichen Prüfung erworben hat;
2) daß dem Candidaten in solchen Fällen, in denen er bei der mündlichen Prüfung das Prädicat »gut« erlangt hat, dieses Prädicat auch im Gesammt-Resultate beizulegen ist, sofern wenigstens zwei Prüfungsarbeiten mit »gut« censirt sind, oder eine Arbeit »vorzüglich« befunden worden ist;
3) daß das Prädicat »vorzüglich« dem Candidaten im Gesammt-Resultate nur dann gewährt werden darf, wenn er sowohl bei der mündlichen Prüfung, als auch bei zwei Prüfungsarbeiten das Prädicat »vorzüglich« erlangt hat und auch die dritte Arbeit mindestens mit »gut« censirt ist.

Eine Abänderung dieser Bestimmungen ist in Aussicht genommen worden.

Von denjenigen Candidaten, welche zum Examen zugelassen worden sind und dasselbe bestanden haben, ist			Von den in Col. 2 bezeichneten Candidaten		Von den in Col. 3 bezeichneten Candidaten					
					sind censirt worden:				ist die mündliche Prüfung bestanden:	
im Jahre	ertheilt worden: das Gesammt-Prädicat		haben alle 3 Arbeiten die Censur „gut" erhalten.	haben 2 Arbeiten die Censur „gut", 1 Arbeit die Censur „genügend" erhalten	alle 3 Arbeiten mit „gut".	2 Arbeiten mit „gut", 1 Arbeit mit „genügend".	1 Arbeit mit „gut", 2 Arbeiten mit „genügend".	alle 3 Arbeiten mit „genügend".		
	„gut".	„genügend".							„gut".	„genügend".
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.
1863	1	16	1	—	2	1	7	6	2	14
1864	2	12	—	2	—	—	2	10	3	9
1865	3	25	3	—	2	2	7	14	5	20
1866	4	14	3 *	1	1	3	6	4	2	12
1867	1	19	1 *	—	1	—	5	13	2	17
1868	1	24	1 *	—	2	4	10	8	6	18
1869	2	17	2 *	—	2	2	6	7	2	15
1870	—	11	—	—	—	2	4	5	1	10
1871	—	4	—	—	1	—	—	3	1	3
1872	1	8	1	—	1 *	1	—	6	1	7
Summa	15	150	12	3	12	15	47	76	25	125.

Das Gesammt-Prädicat »vorzüglich« ist in jenem zehnjährigen Zeitraume keinem Candidaten ertheilt worden. Das Gesammt-Prädicat »gut« haben — wie sich aus der vorstehenden Tabelle ergiebt — von den 165 Candidaten 15, also 9 pCt., das Gesammt-Prädicat »genügend« 150, demnach 91 pCt. erhalten.

Von den schriftlichen Arbeiten sind in jenem Zeitraume im Ganzen 5 mit dem Prädicate »vorzüglich« ausgezeichnet worden, und zwar je Eine Arbeit eines Candidaten aus dem Jahre 1866, 1867, 1868, 1869 und 1872; die betreffenden Candidaten erscheinen — was die vier erstgedachten Jahre betrifft — mit in Colonne 4; der betreffende Candidat aus dem Jahre 1872 ist in Colonne 3, bezw. 6 berücksichtigt worden. (Vergl. die * in der Tabelle.)

Hierbei ist noch bezüglich desjenigen Candidaten aus dem Jahre 1867, dessen Eine Arbeit die Censur »vorzüglich« empfangen hat, zu erwähnen, daß von den übrigen beiden Arbeiten die eine mit »gut«, die andere mit »genügend« censirt worden ist.

Es folgt hieraus, daß von den, durch die vorangegebenen 165 Candidaten gelieferten 495 Prüfungsarbeiten

5 mit dem Prädicate »vorzüglich«,
149 » » » »gut«,
341 » » » »genügend«

belegt worden sind. Dies führt zu dem Ergebnisse, daß von den schriftlichen Arbeiten

die Censur »vorzüglich« 1 pCt.,
» » »gut« 30 » ,
» » »genügend« 69 »

erhalten haben.

In der mündlichen Prüfung hat ein einziger Candidat (und zwar ein im Jahre 1865 zum Examen zugelassener, vorstehend in Colonne 2 erscheinender) das Prädicat »vorzüglich« erzielt. Von den übrigen Candidaten haben, wie die Tabelle ergiebt, in der mündlichen Prüfung 39 (14+25) »gut« und 125 »genügend« bestanden, so daß also in der mündlichen Prüfung von den Candidaten

0,6 pCt. das Prädicat »vorzüglich«,
23,6 » » » »gut«,
75,8 » » » »genügend«

erhalten haben.

§. 5.

Vertheilung der Candidaten auf die einzelnen Ober-Postdirections-Bezirke.

Vertheilt man die in dem elfjährigen Zeitraume von 1863 bis 1873 zum höheren Postverwaltungs-Examen verstatteten Beamten auf die einzelnen Ober-Postdirectionen, von denen die Zulassung der betreffenden Candidaten zur Ablegung des Examens bei dem General-Postamte beantragt worden ist, so kommt man zu folgenden Resultaten.

Es sind zum Examen zugelassen worden:

aus dem Bezirke der Ober-Postdirection: *)		davon haben bestanden.	davon haben nicht bestanden.	Es sind noch im Examen begriffen.	Bemerkungen.
Berlin	54	34	17	2	1 Candidat ist gestorben; 1 Candidat ist in der Wiederholung begriffen.
Cöln	34	22	10	2	2 Candidaten sind in der Wiederholung begriffen.
Düsseldorf	23	14	9	—	
Arnsberg	15	6	8	—	1 Candidat ist zurückgetreten; 1 in der Fortsetzung der Prüfung begriffener Candidat ist gestorben.
Königsberg	12	9	3	—	
Liegnitz	12	5	6	1	
Breslau	11	5	5	—	1 Candidat ist gestorben.
Erfurt	6	3	3	—	
Potsdam	6	2	2	2	
Halle	6	1	3	2	
Trier	6	—	6	—	
Münster	5	3	2	—	
Gumbinnen	5	2	2	—	1 Candidat ist zurückgetreten.
Posen	5	2	2	1	
Danzig	5	4	—	1	
Frankfurt a. Oder	4	3	—	1	
Oppeln	4	—	3	—	1 Candidat ist zurückgetreten; 1 in der Wiederholung begriffener Candidat ist zurückgetreten.
Coblenz	3	3	—	—	
Stettin	3	2	1	—	
Hamburg	2	1	1	—	
Magdeburg	2	1	1	—	1 Candidat ist in der Fortsetzung begriffen.
Cöslin	1	1	—	—	
Bremen	1	1	—	—	

*) Diejenigen Candidaten, deren Zulassung zum Examen durch die früheren Ober-Postdirectionen Marienwerder und Minden bei dem General-Postamte beantragt worden ist, sind

Ferner sind in dem bezeichneten Zeitraume von den in den Büreaus des General-Postamts beschäftigten Beamten 38 zum höheren Postverwaltungs-Examen zugelassen worden, davon haben 26 bestanden, 6 nicht bestanden und 6 sind noch in der Ablegung des Examens begriffen; 1 Candidat hat sich zur Wiederholung der mündlichen Prüfung gemeldet.

Ueberdies sind im Jahre 1865 zwei im Feldpostrelais-Dienste in Holstein beschäftigte Beamte zum Examen zugelassen worden; von denselben hat der eine Candidat das Examen absolvirt, während der andere dasselbe nicht bestanden hat.

In den Jahren 1867 bis 1873 sind zum Examen zugelassen worden:

im Bezirke der Ober-Postdirection:		davon haben bestanden.	davon haben nicht bestanden.	im Examen begriffen sind.	Bemerkungen.
Darmstadt	10	4	5	—	1 Candidat ist zurückgetreten; 1 Candidat ist in der Fortsetzung begriffen.
Hannover	5	3	1	1	
Frankfurt a. Main	2	1	1	—	
Kiel	1	—	—	1	
Cassel	1	—	1	—	

Es sind in den Jahren 1868 bis 1873 zum Examen verstattet worden:

im Bezirke der Ober-Postdirection:		davon haben bestanden.	davon haben nicht bestanden.	im Examen begriffen sind.	Bemerkungen.
Oldenburg	7	3	2	—	1 Candidat ist gestorben; 1 Candidat ist zurückgetreten.
Leipzig	2	1	1	—	
Braunschweig ...	1	1	—	—	
Schwerin	1	1	—	—	

Ferner sind aus dem Bezirke der Ober-Postdirection Straßburg im Elsaß 9 Candidaten zum höheren Postverwaltungs-Examen zugelassen worden; von diesen haben 2 das Examen bestanden, die übrigen 7 sind noch in der Ablegung desselben begriffen. Außerdem befindet sich ein bei dem Deutschen Postamte in Constantinopel fungirender Beamter im Examen.

Seitens der Ober-Postdirectionen Dresden, Metz, Carlsruhe und Constanz, sowie seitens des Ober-Postamts Lübeck sind bisher keine Beamten bei dem General-Postamte zur Ablegung des höheren Examens präsentirt worden.

Obschon aus den vorstehenden, auf die einzelnen Ober-Postdirections-Bezirke sich beziehenden Zahlen nicht unmittelbar entnommen werden kann, aus welchen Be-

bei den Ober-Postdirectionen Danzig bezw. Münster berücksichtigt worden. Die früheren Ober-Postdirectionen Aachen, Bromberg und Stralsund haben innerhalb des obigen Zeitraumes bei dem General-Postamte keine Candidaten angemeldet.

zirken verhältnißmäßig die meisten Candidaten hervorgegangen sind, so gewähren diese Zahlen immerhin in jener Richtung einen wesentlichen Anhalt.

Es muß auffallen, welch geringe Zahl von Examen-Candidaten aus den Bezirken einer ganzen Reihe von Ober-Postdirectionen hervorgegangen sind, und wäre es zu wünschen, daß die in manchen Bezirken (z. B. in den Bezirken der Ober-Postdirectionen Berlin, Cöln, Darmstadt und Straßburg) in der beträchtlichen Anzahl von Examen-Candidaten zu Tage tretende Strebsamkeit anregend und belebend auf die Beamten der in dieser Beziehung bis jetzt zurückstehenden Bezirke einwirken möchte.

Anlagen.

In der Anlage 1 ist ein Theil derjenigen Aufgaben abgedruckt, welche während des Zeitraumes von 1865 bis 1873 als Themata zur ersten schriftlichen Prüfungsarbeit (der theoretischen) verwendet worden sind.

In der Anlage 2 sind zwei Aufgaben zur zweiten schriftlichen Probearbeit (Relation) und in der Anlage 3 eine Anzahl derjenigen Themata wiedergegeben, welche in neuerer Zeit als Aufgaben zu den im mündlichen Examen gehaltenen Vorträgen ertheilt worden sind.

Anlage 1.

Aufgaben,

welche während des Zeitraumes von 1865 bis 1873 als Themata zur ersten schriftlichen Probearbeit (der theoretischen) ertheilt worden sind*).

1.

Auf welchen Grundlagen und auf welchem Wege würde die Bildung eines Europäischen Postvereins zu ermöglichen sein?

2.

Candidat wolle erörtern, welche Vereinfachungen in Bezug auf die Bearbeitung der Dienstcorrespondenz bei den Ober-Postdirectionen und bei den Postanstalten im Allgemeinen sich als zulässig und zweckmäßig ergeben. Sodann ist im Speciellen nachzuweisen, welche Einschränkungen im Schreibwesen, gegenüber den bestehenden Vorschriften, bei den einzelnen im Abschnitt X der Postdienst-Instruction behandelten Materien unbeschadet einer gründlichen und sicheren Bearbeitung der Gegenstände vorgenommen werden könnten.

3.

Candidat wolle die Gesichtspunkte darlegen, welche bei Beurtheilung der Frage maßgebend sein müssen, ob und inwieweit für gewisse Gattungen von Postsendungen der specielle Nachweis durch die Brief- und Frachtkarten nothwendig sei, und nach Maßgabe dieser Gesichtspunkte die Zulässigkeit von Erleichterungen in dem bestehenden Expeditionsverfahren erörtern.

---

*) Der Raumersparniß halber ist nur ein Theil der in dem obigen Zeitraume gegebenen Themata hier abgedruckt; aus demselben Grunde sind die Themata, soweit möglich nicht wörtlich, sondern in abgekürzter Form wiedergegeben.

4.

Nach den bei der Abschließung von Postfuhr-Contracten zur Anwendung kommenden Grundsätzen werden für die Beförderung der ordinairen Posten und deren Beichaisen Vergütungssätze pro Pferd und Meile verabredet. Diese Vergütungssätze sind für die verschiedenen Postengattungen verschieden zu normiren.

Candidat hat zu versuchen, bestimmte Grundsätze über das Verhältniß aufzustellen, in welchem die Vergütungssätze für die einzelnen Postengattungen zu einander stehen müssen, damit die Bezahlung der Schwierigkeit der Leistungen entspricht.

Empfiehlt es sich, derartige Grundsätze als bindende Normen in die Postfuhr-Contracte allgemein aufzunehmen, oder welche Bedenken stehen dem entgegen.

5.

Candidat hat zu untersuchen, welche Vortheile für den öffentlichen Verkehr durch die in die Verfassung des Norddeutschen Bundes aufgenommenen Bestimmungen über die Verwaltung des Postwesens erreichbar erscheinen.

6.

Candidat wolle die Fragen erörtern und beantworten:

a) ob es sich empfehlen würde, der Landbriefbestellung eine größere Ausdehnung in Beziehung auf die Gattung und den Umfang der von den Landbriefträgern abzutragenden, bezw. einzusammelnden Versendungsobjecte zu geben;
b) ob es für gerathen erachtet werden kann, das Landbriefbestellgeld gänzlich aufzuheben.

7.

Welche Einwirkung würde es auf die Gestaltung des Postfuhrwesens, der finanziellen und der Verkehrsverhältnisse ausüben, wenn die Beichaisengestellung bei den ordinairen Posten aufgehoben würde? Nach dem Ergebniß der desfallsigen Untersuchung wolle der Candidat sein Gutachten abgeben, ob es zu empfehlen sein würde, mit einer solchen Maßregel allgemein, oder auf einzelnen Coursen vorzugehen.

8.

Welche Maßnahmen sind im Laufe der Zeit getroffen worden, um die Versendung von Proben und Mustern mit der Post zu erleichtern? Welche Erwägungen kommen vom volkswirthschaftlichen Standpunkte aus in Betracht, wenn es sich um die Frage handelt, ob möglichste Erleichterung der Versendung von Proben und Mustern mit der Post nothwendig oder nützlich sei, und dürfen die getroffenen Maßnahmen als ein zweckmäßiger Abschluß dessen angesehen werden, was die Postverwaltung in dieser Beziehung dem Verkehre zu gewähren in der Lage ist?

9.

Candidat hat zu untersuchen, welche Gründe dafür und dawider sprechen, den Postunterbeamten die Dienstkleidung für Rechnung der Verwaltung in regelmäßigen Terminen zu liefern, und in welcher Weise bei Aufrechterhaltung der Verpflichtung der Unterbeamten zur Beschaffung der Dienstkleidung für eigene Rechnung durchgreifend dahin würde gewirkt werden können, daß die Unterbeamten sich stets im Besitz anständiger Dienstkleidung befinden, bezw. solche anlegen.

10.

Welche Rücksichten kommen in Betracht, wenn es sich um die Frage handelt, ob die Postverwaltung die Packetbeförderung (einschließlich der Beförderung von Päckereien mit angegebenem Werth) aufgeben wolle?

In welchen Beziehungen steht die Personenbeförderung zur Packetbeförderung und würde die Packetbeförderung ohne gleichzeitige Aufgabe der Personenbeförderung oder die Personenbeförderung ohne gleichzeitige Aufgabe der Packetbeförderung aufgegeben werden können?

11.

Welche Vortheile gewährt die Vereinigung von Telegraphenstationen mit den Orts-Postanstalten im Vergleich mit der Einrichtung besonderer Telegraphenstationen an den betreffenden Orten und in welchen Fällen empfiehlt sich eine solche Vereinigung? Sind die bestehenden Bestimmungen über diese Vereinigung in allen Beziehungen als zweckmäßig zu erachten, oder erscheint es rathsam, dieselben in dem einen oder dem anderen Punkte abzuändern?

12.

Welche Veränderungen haben die früheren Beschränkungen des Fuhrgewerbes durch das neue Postgesetz*) erfahren und welche Erleichterungen sind dadurch den Privat-Personenfuhranstalten zu Theil geworden? Hat die Postverwaltung in Betracht der hiernach zu erwartenden Entwickelung der Privat-Personenfuhranstalten auf eine Beschränkung der Personenposten Bedacht zu nehmen, bezw. in welchem Umfange und mit welchen Modalitäten würde dies auszuführen sein?

13.

Candidat wolle die Vortheile entwickeln, welche aus einer allgemeinen Abschaffung des Briefpost-Transitportos im ganzen Bereich der Postverkehrsgebiete zu erwarten sind, ferner die Bedenken darlegen, welche einer solchen Maßregel entgegenstehen möchten, und sodann Vorschläge aufstellen und begründen, auf welchem Wege und in welcher Weise jene totale Abschaffung herbeigeführt werden könnte.

14.

Im Laufe des Jahres 1868 ist für den Fahrpostverkehr mit dem Auslande (ausschließlich des Wechselverkehrs) die Anwendung eines besonderen Fahrpost-Auslandstarifs (Sechszonentarif) begonnen und nach und nach für den gesammten ausländischen Verkehr durchgeführt worden. Die Construction dieses Tarifs weicht in wesentlichen Punkten von derjenigen des inländischen, zugleich auch für den Wechselverkehr gültigen Fahrposttarifs ab. Candidat wolle einen Vergleich der beiden Tarife durchführen und sein Gutachten darüber abgeben, welcher von den beiden Tarifen sich am Besten dazu eignen würde, allgemein, nämlich zugleich für den inländischen, den ausländischen und den Wechselverkehr, eingeführt zu werden.

15.

Es bestehen zur Zeit mancherlei Verschiedenheiten, und zum Theil complicirte Bestimmungen, in Betreff der Localgebühren, d. h. der Gebühren für Sendungen aus dem Orte nach dem Orte, oder nach dem Bestellbezirke, sowie aus dem Bestellbezirke nach dem Orte, sei es an abholende oder an nicht abholende Correspondenten, ferner der Gebühren für die von den Landbriefträgern, Postfußboten, Conducteuren, Postillonen 2c. unterwegs eingesammelten, nach dem Orte oder dem Bestellbezirke bestimmten Sendungen jeder Gattung (Brief- und Fahrpost). Weitere Verschiedenheiten bestehen darin, daß nur gewisse Kategorieen von Sendungen zugelassen, andere dagegen ausgeschlossen werden, sowie, daß bei der Bestellung Unter-

*) Gesetz über das Postwesen des Norddeutschen Bundes vom 2. November 1867.

schiede insofern bestehen, als bei gewissen Sendungen nur die Formulare zum Ablieferungsscheine mitgegeben, und danach zugleich auch die Gebührensätze verschieden bemessen werden.

Candidat wolle Vorschläge zur Vereinfachung dieser Verhältnisse abgeben und den Entwurf der nach seiner Ansicht zu erlassenden Bestimmungen über den gedachten Gegenstand vorlegen.

16.

Candidat wolle untersuchen und sich darüber äußern, ob und welche Mittel sich darbieten, um der Möglichkeit zu begegnen, daß auf Postanweisungen eingezahlte Beträge zeitweise aus der Kasse unterschlagen und die Defecte der Wahrnehmung bei der Revision dadurch entzogen werden, daß die Eintragung in die Annahmebücher unterlassen wird oder mit zu geringen Beträgen erfolgt. Es ist hierbei namentlich auf die Verhältnisse solcher Postanstalten zurückzugehen, welche durch allein stehende Beamte verwaltet werden.

17.

Zu welchen Betrachtungen bietet das leider noch öfter vorkommende Verschwinden von Briefen, die weder als Werthbriefe bezeichnet, noch recommandirt sind, Anlaß, und welche Mittel und Wege ergeben sich, um den größtmöglichen Grad der Sicherheit für richtige Ueberkunft der Briefe zu erreichen?

18.

Candidat hat zu untersuchen, inwiefern die Güterbeförderung vermittelst der Eisenbahnen und Dampfschiffe ihrem Charakter nach verschieden ist von der Packetbeförderung mit der Post, und ob und welche Rücksichten auch bei weiterer Entwickelung des Eisenbahn- und Dampfschiffswesens für die Aufrechterhaltung der Gelegenheit zur Beförderung von Päckereien und Geldern mit der Post sprechen möchten.

19.

Candidat hat zu untersuchen, inwieweit die auf allgemeinen Grundsätzen beruhende Verpflichtung der Post, in gewissen Stellen versorgungsberechtigte, bezw. anstellungsbefähigte Militairs anzustellen, im speciellen Interesse der Postverwaltung vortheilhaft oder nachtheilig ist.

20.

Ist es in der Natur des Postdienstes begründet, daß die Postverwaltung sich mit dem Zeitungsdebit befaßt, oder handelt es sich hier um einen nur gelegentlich mit dem Postdienste verbundenen Geschäftszweig? Würde die Postverwaltung überhaupt, und event. unter welchen Voraussetzungen, den Zeitungsdebit aufgeben können, ohne daß daraus Inconvenienzen entständen, und wie würde sich nach der Ansicht des Candidaten in solchem Falle der Zeitungsvertrieb gestalten?

21.

Unter welchen Umständen wird die Postverwaltung zur Beförderung der Postsendungen von bestehenden Privat-Personenfuhrgelegenheiten, deren erhebliche Vermehrung in Folge des neuen Postgesetzes*) zu erwarten steht, Gebrauch zu machen haben, welche Bedingungen sind dabei den Unternehmern der qu. Privatanstalten aufzuerlegen und nach welchem Maßstabe ist die den Unternehmern dafür zu zahlende Entschädigung festzusetzen? Empfiehlt es sich, daß zur Benutzung für dergleichen

*) Gesetz über das Postwesen des Norddeutschen Bundes vom 2. November 1867.

Fälle von der obersten Postbehörde ein Contractsformular allgemein vorgeschrieben wird? Event. ist der Entwurf eines solchen vorzulegen.

22.

Ist das im Gebiete des Deutschen Reichs zu erhebende Packetporto — §. 2 des Gesetzes über das Posttaxwesen vom 28. October 1871 — angemessen, oder welche Aenderungen in der Taxe erscheinen wünschenswerth? Spricht sich der Candidat für solche Aenderungen aus, dann hat derselbe zugleich den Entwurf einer bezüglichen Novelle zu dem Posttaxgesetze nebst Motiven auszuarbeiten.

23.

Welche Vorzüge gewährt dem Publicum die Benutzung des Postanweisungsverfahrens gegen die Versendung baaren Geldes oder Papiergeldes durch die Post? Hat die Postverwaltung ein Interesse, die Vermittelung durch Postanweisung vor der Versendung baaren Geldes 2c. zu begünstigen und worin besteht dieses Interesse? Erscheinen die jetzigen Einrichtungen bezüglich des Postanweisungsverkehrs in allen Punkten zweckmäßig, oder worin sind dieselben der Erweiterung, bezw. Vervollkommnung fähig und bedürftig?

24.

Candidat wolle die Frage erörtern, ob, bezw. unter welchen Bedingungen eine gänzliche Beseitigung des Postzwanges im Reichs-Postgebiete ohne Gefährdung des Reichs-Postinstituts zulässig erscheint.

25.

Welche Gründe sprechen für die Einrichtung einer Packetbestellung bei den Postanstalten? Empfiehlt es sich, die Packetbestellung bei sämmtlichen Postanstalten einzuführen, und welche allgemeinen Grundsätze sind in diesem Falle für die Organisation der Einrichtung festzustellen? Candidat hat zugleich die wesentlichen Punkte zu bezeichnen, welche in einer Dienst-Instruction für die Packetbesteller zu berücksichtigen sein werden.

26.

Es ist der Nutzen zu erörtern, welchen die Postdienst-Instruction und die Dienst-Instruction für Postexpediteure der Postverwaltung und den Postbeamten gewähren. Demnächst ist die jetzige Anordnung der Materien in der Instruction kritisch zu beleuchten und ein Gutachten darüber abzugeben, ob der Zweck der Instruction sich besser durch eine andere, und event. welche, systematische Eintheilung und Behandlung des Verordnungsstoffes erreichen lassen würde; ferner ob das jetzige Verfahren zur Sicherstellung der Currenthaltung der Instruction durch die periodisch gedruckten Nachträge für zweckentsprechend zu erachten ist.

27.

Welchen Einfluß hat die Ausbreitung der Eisenbahnen und Telegraphen auf die Gestaltung des Extrapost-, Courier- und Estafettenwesens ausgeübt und inwieweit erscheint es angezeigt, daß die Postverwaltung ihre desfallsigen Einrichtungen zurückziehe, bezw. in welchen Fällen und unter welchen Modalitäten empfiehlt sich noch deren Beibehaltung?

28.

Candidat wolle untersuchen, inwieweit die gesetzlichen Verpflichtungen der Privat-Eisenbahnunternehmungen gegenüber der Postverwaltung ipso jure auch auf Staats-Eisenbahnen anzuwenden sind und in welcher Weise, wenn von der Lage der

Gesetzgebung abgesehen wird, die Verhältnisse der Post zu den Staats-Eisenbahnen rationell am Richtigsten zu ordnen sein würden.

29.

Candidat wolle untersuchen, inwieweit und unter welchen Voraussetzungen die Beschäftigung von Personen weiblichen Geschlechts im Postdienste würde nachgelassen werden können.

30.

Candidat hat die neuen Vorschriften über den Expeditionsdienst für Sendungen mit angegebenem Werthe kritisch zu beleuchten und zugleich seine Ansichten darüber auszusprechen, ob man das Bezeichnen der Sendungen mit den Aufgabenummern und das Eintragen der letzteren bei der Expedition nicht ohne Nachtheil für die Sicherheit würde in Wegfall bringen können.

31.

Welchen Zweck haben die Eisenbahn-Postämter und von welchen Gesichtspunkten ist die Frage zu beurtheilen, ob auf einer bestimmten Route der Postdienstbetrieb unter die Leitung eines Eisenbahn-Postamtes zu stellen oder einer Local-Postanstalt zuzuweisen sei?

Bei Erörterung der letzteren Frage ist auf die Vortheile und Nachtheile näher einzugehen, welche in solchen Fällen, in denen die den Dienst auf einer Route versehenden Postbeamten den Ort, wo das Eisenbahn-Postamt seinen Sitz hat, nicht berühren, mit der Wahrnehmung des Betriebes durch ein dem Eisenbahn-Postamte untergeordnetes Filialbüreau im Vergleich mit der Leitung des Betriebes durch eine Local-Postanstalt verbunden sind.

Ist es ferner zweckmäßig, an Anfangspunkten von Coursen mit Eisenbahn-Postbüreaus die Bahnhofs-Postexpeditionen den Eisenbahn-Postämtern unterzuordnen, oder empfiehlt es sich mehr und aus welchen Gründen, die Bahnhofs-Postexpeditionen als Filiale der Orts-Postanstalten zu behandeln?

32.

Candidat wolle untersuchen, ob die über das Portofreiheitswesen im Reichs-Postgebiete bestehenden gesetzlichen und administrativen Bestimmungen in allen Punkten den Interessen der Postverwaltung und des Verkehrs entsprechen, oder welche Abänderungen wünschenswerth und durchführbar erscheinen.

Insbesondere hat Candidat sich auch darüber auszusprechen, ob es vom Standpunkte der Postverwaltung für zweckmäßig zu erachten ist, von der im §. 11 des Gesetzes über die Portofreiheiten vom 5. Juni 1869 gegebenen Befugniß: die Porto- und Gebührenbeträge zu aversioniren, in ausgedehnter Weise Gebrauch zu machen.

Bemerkt wird noch, daß Candidat auf die im südlichen Theile des Großherzogthums Hessen bestehenden besonderen Portofreiheits-Verhältnisse bei seiner Arbeit keine Rücksicht zu nehmen braucht.

33.

Welche Vortheile gewährt ein einheitliches Maß- und Gewichtssystem und wie hat man gegenüber der neuen Maß- und Gewichtsordnung ein einheitliches Münzsystem zu gestalten, um die Vortheile des Ersteren zur vollen Geltung zu bringen?

34.

Candidat wolle den Einfluß untersuchen, welchen die in Vorschlag gebrachte Umgestaltung der Packetportotaxe auf die Verhältnisse der Volkswirthschaft zu üben geeignet ist.

Indem die Untersuchung sich zugleich mit der Frage zu befassen hat, inwieweit die in jener Umgestaltung beruhende Taxermäßigung für Packete, welche sich auf große Entfernungen bewegen, eine für die Verkehrsentwickelung wirksame Konkurrenz der Post gegen die Eisenbahnen herbeizuführen verspricht, wolle Candidat im Weiteren seine Ansichten darüber aussprechen, ob die Betriebsmittel der Post im Allgemeinen ausreichen, um den zu erwartenden Verkehr zu bewältigen, oder ob und was zur Hebung der Betriebsfähigkeit der Post vorzusehen sein möchte.

35.

Candidat wolle untersuchen, inwieweit bei einer neuen Regelung der Verhältnisse der Post zu den Staats-Eisenbahnen auf besondere Bestimmungen der Reichsverfassung und vielleicht auch des Reichs-Postgesetzes Rücksicht zu nehmen ist, welchen Standpunkt die Postverwaltung in Betracht dessen bei ihren bezüglichen Vorschlägen einzunehmen hat und welches Interesse sich für die Einzelstaaten darbietet, eine Ausdehnung oder Beschränkung der Berechtigungen der Post, namentlich was die finanzielle Seite dieser Berechtigungen betrifft, anzustreben.

Sollte eine kritische Beleuchtung des Systems, auf welchem das gegenwärtig gültige Reglement vom 1. Januar 1868 beruht, zu Abänderungsvorschlägen zu demselben führen, so sind die Vorschläge speciell zu formuliren und zu motiviren.

36.

Sind die bestehenden reglementarischen Bestimmungen bezüglich der Beförderung von Personen auf den ordentlichen Posten, sowie die bei Erhebung des Personengeldes und Ueberfrachtportos zur Anwendung kommenden Sätze und Normen in den gegebenen Verhältnissen begründet oder erscheinen Abänderungen in dieser Beziehung wünschenswerth?

Soweit durch die etwaigen Abänderungsvorschläge eine Berichtigung des Reglements nothwendig werden sollte, ist der Entwurf zu den bezüglichen Paragraphen mit vorzulegen.

37.

Ist es in den gegebenen Verhältnissen begründet, daß für die untergeordneten Postdienstverrichtungen verschiedene Kategorieen von Postunterbeamten, contractlichen Dienern und Privat-Unterbeamten mit verschiedenartigen Benennungen, Annahmebedingungen, Besoldungssätzen und Aussichtsgewährungen bestehen; und welche Vereinfachungen würden sich hierin nach der Ansicht des Candidaten zweckmäßig herbeiführen lassen?

38.

Ist in dem Entwickelungsgange des Verkehrslebens und in den sonstigen gegebenen Verhältnissen eine innere Berechtigung vorhanden, den Eisenbahn-Verwaltungen gewisse Verpflichtungen, und darunter auch unentgeltlich zu erfüllende, zu Gunsten des Postwesens aufzuerlegen, und in welcher Art würden jene Verpflichtungen theoretisch am richtigsten abzumessen sein?

39.

Candidat erhält den Auftrag, die *wesentlichsten* Bestimmungen, welche in Bezug auf den Fahrpost-Expeditionsmodus

a) im inneren Verkehr des Reichs-Postgebietes,
b) im Verkehr des Reichs-Postgebietes mit Bayern, Württemberg und Oesterreich-Ungarn

zur Zeit bestehen, einander gegenüberzustellen.

Demnächst wolle Candidat die Frage erörtern, ob bezw. inwieweit es wünschenswerth erscheint, die desfallsigen Bestimmungen des inneren Verkehrs auf den Verkehr mit Bayern, Württemberg und Oesterreich-Ungarn auszudehnen. Bejahenden Falls ist anzugeben, welche Aenderungen in den Bestimmungen des Handbuchs für den Wechselverkehr herbeizuführen sein würden.

40.

Ist es der Stellung der Staats- bezw. der Reichsverwaltung entsprechend, die Sicherstellung der pecuniairen Interessen ihrer Beamten und deren Angehörigen durch Errichtung von Lebensversicherungsanstalten, Wittwenkassen, Spar- und Vorschußvereinen und ähnlichen Anstalten, oder durch Erleichterungen des Beitritts zu bereits bestehenden Anstalten dieser Art, in den Bereich ihrer Fürsorge zu ziehen, oder ist naturgemäß den Beamten die Sorge für die Sicherstellung ihrer bezüglichen Interessen im Anschlusse an vorhandene Anstalten lediglich selbst zu überlassen?

41.

Candidat wolle die Frage erörtern, ob es sich empfehlen würde, die Tarifbestimmungen des Gesetzes vom 17. Mai 1873, betreffend einige Abänderungen des Gesetzes über das Posttaxwesen im Gebiete des Deutschen Reichs vom 28. October 1871, auf die Fahrpostsendungen im Verkehr mit dem Auslande auszudehnen, oder ob es vorzuziehen sein würde, für die desfallsigen Fahrpostsendungen den bisherigen Auslandstarif beizubehalten.

Wird die erstere Frage bejaht, so bleibt auszuführen, welche Aenderungen in Folge dessen in den einzelnen Verträgen mit fremden Staaten rc. herbeizuführen sein würden.

42.

Ist die gesetzlich festgestellte Zeitungsprovision so bemessen, daß der Gesammtertrag aus derselben eine entsprechende Vergütung für die desfallsigen Gesammtleistungen der Post bildet?

Würde es sich im Interesse der Postverwaltung empfehlen, eine anderweite gesetzliche Regelung der Zeitungsprovision zu erstreben und wie müßte bejahenden Falls die Provision normirt werden, um bei jeder einzelnen Zeitung ein richtiges Verhältniß zwischen der Leistung der Post und dem ihr dafür zufließenden Betrage herbeizuführen?

Würde es wünschenswerth sein, den Verlegern die Verpflichtung zur unentgeltlichen Verpackung der Zeitungen aufzuerlegen?

43.

Welche Rücksichten sind vom volkswirthschaftlichen Standpunkte dafür geltend zu machen, daß die Güterbeförderung auf den Eisenbahnen — speciell die Beförderung sogenannter Stückgüter — von dem unmittelbaren Betriebsdienste der Eisenbahnverwaltung getrennt und der Vermittelung durch eine centrale Verwaltung zugewiesen werde, und würde die Postverwaltung ihrer Organisation und ihrem Berufe nach geeignet sein, diese Vermittelung zu übernehmen? Welche Voraussetzungen würden erfüllt werden müssen, um die Uebernahme der betreffenden Vermittelung durch die Postverwaltung zu ermöglichen?

44.

Was hält Candidat von Fachschulen, und würde sich die Einrichtung derselben für Postbeamte empfehlen? — event. für welche Kategorieen und mit welchem Lehrplane?

Anlage 2.

Aufgaben

zur zweiten schriftlichen Probearbeit (Relation).

1.

Candidat empfängt anbei die Acten der Kaiserlichen Ober-Postdirection in N., betreffend die Ersatzleistung für ein Packet aus W. an K. in C.,

mit dem Auftrage, eine vollständige und übersichtliche Darstellung des aus den Acten erhellenden Sachverhältnisses zu fertigen und sich alsdann darüber zu äußern:

1) ob die Untersuchung erschöpfend geführt ist, oder in welcher Beziehung eine Vervollständigung derselben nothwendig gewesen wäre;
2) welche Versehen der Beamten und Unterbeamten hinsichtlich der Behandlung des fraglichen Packetes vorgekommen sind;
3) ob der von der Ober-Postdirection zu N. abgefaßte executorische Beschluß vom ...., durch welchen der Postschaffner X. zum Ersatze des entstandenen Schadens verpflichtet worden, nach Lage der gesetzlichen und administrativen Bestimmungen für gerechtfertigt zu erachten ist.

Die Beantwortung der vorstehenden Fragen ist sachgemäß und gründlich zu motiviren.

2.

Candidat empfängt anbei die Acten der Kaiserlichen Ober-Postdirection in H., betreffend das Wiederauffinden eines in G. zur Post gelieferten, zuerst als verschwunden erachteten Packetes mit einem angegebenen Werthe von 125 Fl. S. W. an K. in M.,

mit dem Auftrage, eine vollständige und übersichtliche Darstellung des aus den Acten erhellenden Sachverhältnisses zu fertigen und sich alsdann darüber zu äußern:

1) ob die Untersuchung erschöpfend geführt ist, oder in welcher Beziehung eine Vervollständigung derselben nothwendig gewesen wäre;
2) welche Versehen der Beamten und Unterbeamten hinsichtlich der Behandlung des fraglichen Packetes vorgekommen sind;
3) ob der Absender rechtlich verpflichtet ist, das wieder aufgefundene Packet zurückzunehmen und den ihm gewährten Ersatzbetrag ganz oder zum Theil zurückzuzahlen;
4) ob — im Falle Candidat eine Ersatzleistung für gerechtfertigt ansieht — durch die Untersuchung ein Beamter oder Unterbeamter ermittelt worden ist, welcher für den entstandenen Schaden als regreßpflichtig erachtet werden muß.

Die Beantwortung der vorstehenden Fragen ist sachgemäß und gründlich zu motiviren.

Anlage 8.

Aufgaben
zum Vortrage im mündlichen Examen.

1.

Welches sind die wesentlichsten Unterschiede zwischen dem Reglement über die Annahme von Civil- und Militairanwärtern für den Postdienst vom 23. Mai 1871 und den bis dahin gültigen bezüglichen Reglements, und inwieweit haben sich danach die Aussichten der unter der Herrschaft der früheren Reglements angenommenen Beamten verändert?

2.

Ist es wünschenswerth, für Briefpostsendungen jeder Art im internen Verkehr und im Verkehr mit dem Auslande Frankirungszwang einzuführen?

3.

In welcher Weise werden zweckmäßig bei den Ober-Postkassen diejenigen Beträge behandelt, welche für Rechnung der Spar- und Vorschußvereine durch dieselben laufen?

4.

Worauf gründet sich die Verpflichtung der Postverwaltung: für die Beförderung gewisser Postgüter mittelst Eisenbahn besondere Frachtvergütungen an die Bahnverwaltungen zu zahlen; wie sind die bezüglichen Verhältnisse zwischen den betheiligten Verwaltungen geregelt; und welche Aenderungen in jenen Verhältnissen würde Candidat für wünschenswerth und ausführbar erachten?

5.

Candidat wolle sich über die Frage aussprechen, ob an Sonntagen Landbriefbestellung auszuführen oder zu unterlassen sei, und dabei als entscheidende Gesichtspunkte das Verkehrsinteresse im Allgemeinen, die eigenthümlichen Verhältnisse auf dem platten Lande, die religiöse Feier des Sonntags und die Erfordernisse des Postdienstes erörtern.

6.

Ueber das Wesen und die Wirkungen des Theuerungszuschusses, welcher nach den Vorschriften im Abschnitt VI. §. 5 der Postdienst-Instruction den Postfuhr-Unternehmern gewährt wird.

7.

Entsprechen die Bestimmungen über den Tarif und die Behandlung der Postkarten den gegenwärtigen Verhältnissen oder sind Abänderungen einzelner Bestimmungen wünschenswerth?

8.

Welche Gründe mögen die oberste Postbehörde bestimmt haben, bei den Postverwaltungen für die nachgeordneten Beamten und für die Unterbeamten das Privatverhältniß einzuführen?

Hat sich die Einrichtung bewährt oder sind dadurch überwiegende Mißstände hervorgerufen worden?

9.

Candidat wolle eine kurze Darstellung der Verhältnisse der Post zu den Eisenbahnen geben und sich demnächst darüber äußern, ob und event. welche Aenderungen

der bestehenden Bestimmungen im Interesse der Postverwaltung wünschenswerth erscheinen.

10.

Sind die Grundzüge, welche bei Gewährung von Fahrtgeldern an die expedirenden Beamten in Eisenbahn-Postbüreaus und an die Postschaffner in Eisenbahn-Postbüreaus und bei Eisenbahn-Posttransporten zur Anwendung kommen, zweckmäßig und fernerweit anzuwenden, oder nach welchen anderen Normen möchten diese Fahrtgelder zu bemessen sein?

11.

Sind die in Anwendung kommenden Verwaltungsgrundsätze und Vorschriften bezüglich der Unterhaltung der ärarischen Hauptwagen für Posten auf gewöhnlichen Straßen angemessen oder welche Aenderungen würde Candidat für zweckmäßig erachten?

12.

Worin besteht im Wesentlichen der Unterschied zwischen dem gegenwärtigen und dem früheren Verfahren mit Postvorschußsendungen?

Ist der technische Postbetrieb durch das neue Verfahren im Ganzen erleichtert oder erschwert worden, bezw. in welchem Verhältnisse stehen die Erleichterungen zu den Erschwernissen?

13.

Candidat wolle sich darüber äußern, ob er die Recommandationsgebühr von 2 Sgr. für richtig bemessen hält, oder ob eine Erhöhung oder Ermäßigung derselben wünschenswerth erscheint?

14.

Welche Vereinfachungen können in der Buch- und Kassenführung bei Postverwaltungen in Rücksicht darauf vorgenommen werden, daß bei denselben gegenwärtig die Beschäftigung von Privatgehülfen stattfindet?

15.

In dem Postvertrage mit Frankreich, sowie in einigen neueren Postverträgen mit fremden Staaten ist bezüglich der Portotheilung für internationale Briefpostsendungen bestimmt worden, daß jede Verwaltung diejenigen Beträge beziehen soll, welche in ihrem Gebiete erhoben werden.

Candidat wolle die Frage erörtern, ob diese Festsetzung dem Interesse der Reichs-Postverwaltung entspricht, und ob die Einführung einer gleichen Bestimmung bei dem Abschlusse neuer Postverträge mit anderen Europäischen Staaten (Rußland, der Schweiz, Belgien, den Niederlanden 2c.) wünschenswerth erscheint.

16.

Welcher principielle Unterschied besteht zwischen den für die Lieferung der Montirungsstücke der Landbriefträger getroffenen Einrichtungen und den als »Kleiderkassen« bezeichneten Einrichtungen zur Beschaffung der Dienstkleidung für andere Unterbeamte, und wie würden sich beiderlei Einrichtungen mit einander vereinigen lassen?

17.

Würde es zweckmäßig sein, die jetzt bestehende Vorschrift:

> daß die Postexpediteurstellen ausschließlich mit examinirten Postgehülfen (Postamts-Assistenten) zu besetzen sind,

zu modificiren, und welche speciellen Vorschläge würde der Herr Prüfungs-Candidat nach dieser Richtung hin zu machen haben?

18.

Welche Vortheile sind für die Post durch die Einführung der Packetadressen angestrebt und erreicht worden? Welche Uebelstände sind für das Publicum mit der neuen Einrichtung im Vergleich mit der früheren verbunden, und würden sich diese Uebelstände beseitigen oder doch mildern lassen, ohne den Zweck der Neuerung zu beeinträchtigen?

II. Kleine Mittheilungen.

Die Statistik der Niederländischen Postverwaltung (**verslag** betrekkelijk de dienst der Posterijen) für das Jahr 1873 weist eine erfreuliche Steigerung in den Leistungen des Niederländischen Postwesens nach. Die Gesammtzahl der Briefe, welche im Jahre 1872 38,969,779 betrug, ist auf 42,204,571 Stück gestiegen, was einer Vermehrung um 8,3 Procent gleichkommt. 1872 hatte die Steigerung nur 6,24 Procent betragen. Bei Vergleichung der bezüglichen Ziffern für die Dekade 1853—1863, in welcher die Correspondenz um 58 Procent zugenommen hatte, stellt sich heraus, daß der Briefverkehr in der Periode 1863 bis 1873 sich um 100 Procent gesteigert hat. Da die Volkszahl in den Niederlanden

am 1. Januar 1850.......... 3,056,591 Einwohner,
» 1. » 1860.......... 3,308,969 »
und » 1. » 1870.......... 3,652,072 »

betrug, die Bevölkerungszunahme für jede Dekade also auf etwa 10 Procent zu veranschlagen ist, so bildet das Wachsthum der Bevölkerung nicht den allein bestimmenden Factor für Vermehrung des Correspondenzverkehrs; dieselbe hängt vielmehr auch noch von anderen Ursachen ab, unter denen als die wichtigsten: Herabsetzung des Portos und Einführung neuer Verkehrsmittel, z. B. der Postkarten (Holländisch briefkaarten), hervorzuheben sind. Von letzteren, welche im Jahre 1863 in den Niederlanden noch nicht eingeführt waren, sind im Jahre 1873 allein 5,505,525 Stück befördert worden.

Erheblich hat sich die Zahl der durch die Niederländische Post vermittelten Zeitungs- und Drucksachen-Versendungen gesteigert. Es wurden befördert:

	1872	1873
Zeitungsexemplare à 1 Cent	7,518,041 Stück,	7,957,386 Stück,
» à ½ »	10,918,904 »	12,109,457 »
	18,436,945 Stück,	20,066,843 Stück,
sonstige Drucksachen	4,852,187 »	5,584,822 »
Summa	23,289,132 Stück,	25,651,665 Stück;

es ist mithin gegen das Vorjahr eine Zunahme von 10 Procent eingetreten. Dabei sind 362,985 Mustersendungen im internen Verkehr und 503,256 derartige Sendungen nach dem Auslande noch nicht mitgerechnet.

Die Zahl der portofreien Briefe betrug 4,240,054 im Inlande, 13,770 nach dem Auslande.

In steter Abnahme begriffen sind die **unfrankirten** Briefpostgegenstände. Während dieselben sich z. B. 1853 noch auf 11,462,779, 1863 sogar auf

16,618,515 Stück bezifferten, betrug ihre Anzahl im vergangenen Jahre nur 1,036,123 Stück, ein für die Erleichterung des technischen Betriebes sehr werthvolles Ergebniß der neueren reformatorischen Ideen im Gebiete des Posttarifwesens.

Die recommandirten Sendungen (**aangeteekende stukken**) beliefen sich auf 677,944 Stück (Vermehrung 6,4 Procent); außerdem sind 12,037 recommandirte Briefe mit dem angegebenen Werthe von 5,983,343 Fl. 38,5 Cts. im Inlande, 5601 derartige Briefe mit dem angegebenen Werthe von 4,873,599 Fl. 43 Cts. nach dem Auslande (Deutschland und Schweiz) versandt worden. Die Assecuranzgebühr wurde für den internen Verkehr durch Königlichen Beschluß vom 11. Juni 1873 auf 5 Cts. für je 100 Gulden Werthangabe ermäßigt.

Der Geldverkehr mittelst inländischer Postanweisungen (postwissels) belief sich auf 8,395,913 Fl. 90 Cts., die Zahl der Anweisungen auf 526,685 Stück.

Von besonderem Interesse sind die Daten, welche den internationalen Postverkehr der Niederlande betreffen. Die Niederländischen Postanstalten senden täglich 277 Briefpackete nach dem Auslande ab (darunter 148 nach Deutschland) und empfangen 229 Briefpackete vom Auslande (108 aus Deutschland). Der Umfang des Verkehrs mit den einzelnen auswärtigen Postgebieten ergiebt sich aus folgender Uebersicht:

Es wurden befördert nach und aus Deutschland 4,293,354, Belgien 1,970,026, Großbritannien 1,581,280, Frankreich 747,160, Ostindien 175,466, den Vereinigten Staaten von Amerika 155,097, der Schweiz 153,224, Italien 105,743, Dänemark 43,714, Schweden 41,204, Westindien 22,514, Spanien 18,843, Luxemburg 8996 Briefe, außerdem 77,729 Schiffsbriefe nach überseeischen Ländern (meist nach Ostindien), zusammen 9,394,350 Stück.

Die Niederlande und Belgien haben durch den Additional-Postvertrag vom 14. October 1873 das Porto für die zwischen beiden Ländern vorkommenden briefkaarten (Postkarten) auf 5 Cts., also die Hälfte des internationalen Briefportos, herabgesetzt.

An internationalen postwissels (Postanweisungen) wurden befördert:

nach und aus Deutschland	14,937	mit	393,585 Fl.	40 Cts.
» » » Belgien	12,441	»	169,132 »	42 »
» » » Großbritannien	2,785	»	83,084 »	8 »
» » » der Schweiz	635	»	22,243 »	75 »
» » » den Vereinigten Staaten von Amerika	186	»	9,505 »	63 »
» » » der Türkei	13	»	899 »	31 »
zusammen	30,997	mit	678,450 Fl.	59 Cts.
(1872	30,525	»	599,944 »	29 »)

Für den Transport der internationalen Briefkartenschlüsse im Transit über fremdes Postgebiet hatte die Niederländische Postverwaltung 235,079 Fl. 35 Cts. Transitgebühr zu zahlen, darunter für die Ostindischen Posten via Marseille 100,598 Fl. 81 Cts., via Brindisi 65,083 Fl. 48 Cts., via Triest 5164 Fl. 35 Cts., für die Westindischen Posten via Southampton 14,998 Fl. 38 Cts., via St. Nazaire 1830 Fl. 25 Cts.

Das Personal der Niederländischen Post umfaßte Ende December 1873 3026 Personen (davon 27 bei der Centralverwaltung, 5 Inspecteurs, 1 Controleur

für die Fabrikation der Werthzeichen, 145 Directeurs der Postkantoren, 359 sonstige Beamte, 1030 brievengaarders (Agenten), 590 Briefträger und 869 sonstige Unterbeamte).

Die Gesammtzahl der Postanstalten betrug 1174 (davon 1026 Hülfskantoren).

Die Posten legten im Jahre 1873 zusammen 43,289,2 Kilometer zurück,

davon mit Postritten	4,674,2	Kilometer,
» » Botenposten	19,653,7	»
» » Eisenbahnen	14,747,1	»
» » Privatdiligencen	1,739,2	»
» » Dampfschiffen	2,475	»

Die Einnahmen im Jahre 1873 betrugen	2,751,288 Fl. 61 Cts.
die Ausgaben dagegen ca.	1,818,858 » 19 »
mithin verblieb ein Ueberschuß von ca.	932,430 Fl. 42 Cts.

Das Budget der Oesterreichischen Postverwaltung für 1874 beziffert sich nach dem Staats-Voranschlage für die im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder der Oesterreich-Ungarischen Monarchie auf

1) Einnahme	16,115,000 Fl. Oest. W.	
2) Ausgaben-Erforderniß	14,717,000 » »	(einschl. 120,000 Fl. Extraordinarium für die Posthäuser in Brünn und Prag),
so daß der voraussichtlich zu erwartende Ueberschuß auf	1,398,000 » »	zu veranschlagen ist.

Wahrung des Postgeheimnisses in der Schweiz. Die General-Postdirection in Bern hat folgende Verfügung zur Wahrung des Postgeheimnisses erlassen:

»Es sind in letzter Zeit Thatsachen zu unserer Kenntniß gelangt, welche beweisen, daß das verfassungsmäßig gewährleistete Postgeheimniß an vielen Orten nicht in vollem Maße gewahrt wird. Die Mängel, welche wir im Auge haben, betreffen nicht sowohl directe Verletzungen des Postgeheimnisses von Seiten des Postpersonals, als vielmehr unterlassene oder laxe Handhabung der in Art. 3 der allgemeinen Dienstinstruction enthaltenen Vorschriften, wonach der Postbeamte oder Angestellte nicht nur sich selbst keine Indiscretion zu Schulden kommen lassen darf, sondern auch strenge darüber zu wachen hat, daß Drittpersonen nicht unbefugter Weise vom Inhalt oder von den Adressen der Postgegenstände, sowie von den postdienstlichen Scripturen Kenntniß nehmen. Dieser Seite der Wahrung des Postgeheimnisses wird namentlich bei einer Anzahl kleinerer Poststellen und Landbriefträgern nicht die gebührende Aufmerksamkeit und Thatkraft zugewendet.

Wenn wir auch die diesfalls bestehenden Schwierigkeiten, welche oft in localen Verhältnissen ihren Grund haben, nicht verkennen und nicht außer Acht lassen, daß die Postbeamten und Angestellten nicht selten Zumuthungen ausgesetzt sind, welche ihrer Dienstpflicht widersprechen, und zwar manchmal von Seiten, die in der Achtung der verfassungsmäßigen und gesetzlichen Bestimmungen mit gutem Beispiel voran-

gehen sollten, so erachten wir doch eine Beseitigung der vorhandenen Uebelstände für ausführbar und weisen die Beamten und Angestellten der Postverwaltung an, zur Erreichung dieses Zieles, jeder in seinem Wirkungskreis nach Kräften und nachdrücklichst mitzuwirken.

Wie wir Widerhandlungen gegen die Bestimmungen von Art. 3 der allgemeinen Dienstinstruction strenge zu ahnden nicht ermangeln, so werden auch Beamte und Angestellte gegen vorschriftswidrige Insinuationen von Seite von Drittpersonen bei uns, wenn nöthig, kräftigen Schutz finden.«

Die British India Steam Navigation Company*), welche durch regelmäßige Dampferfahrten die Hafenplätze der Ost- und der Westküste Ostindiens sowohl unter einander, als auch mit dem Persischen Golfe, dem Suezkanal, mit Zanzibar an der Ostküste Afrikas, sowie mit dem Sunda-Archipel und Australien verbindet, ist nächst der Peninsular and Oriental Steam Navigation Company die größte der Dampfercompagnien in dem Indischen Meere; ihre Geschichte bietet in der raschen Aufeinanderfolge der Entwickelungsstadien so interessante Momente, daß dieselben näherer Erwähnung werth erscheinen.

Die ersten Operationen der Compagnie waren sehr unbedeutender Art; sie begann im Jahre 1857 unter der Firma: Calcutta and Burma St. N. C. mit zwei gekauften alten Dampfern einen halbmonatlichen Dienst zwischen Calcutta, Akyab, Rangoon und Moulmein (in Birma), den das Gouvernement von Britisch-Indien subventionirte. Beim Ausbruche des Aufstandes im Jahre 1857 leistete die Gesellschaft der Regierung wichtige Dienste durch Truppentransporte von Ceylon nach Calcutta und war schon im Jahre 1859 im Stande, die Fahrten von Calcutta nach Madras an der Ostküste Bengalens auszudehnen.

Das Indische Gouvernement, welchem früher außer den Peninsulardampfern entweder nur eigene Fahrzeuge oder die Schiffe der Eingeborenen zu Gebote gestanden hatten, beförderte die Bestrebungen der B. J. St. N. Company in jeder Weise; es übertrug ihr den Posttransport zwischen den Ostindischen Häfen und gab 1862 seine Zustimmung zu einer beträchtlichen Ausdehnung des Netzes der Compagnie, welche nunmehr einen 14tägigen Dienst zwischen Calcutta und Moulmein, einen monatlichen nach Chittagong und Akyab in Birma, sowie nach Rangoon und Singapore, eine 14tägige Verbindung zwischen Bombay und Kurrachee am Indus, sowie eine monatliche zwischen Madras und Rangoon einrichtete, ihre Fahrten außerdem aber nach dem Persischen Golfe ausdehnte, dessen Hafenplätze, Maskat, Bender Abbas, el Kalif, Bushire und Fao (Basra), zunächst eine sechswöchentliche Verbindung mit Bombay erhielten. Der Intercolonialdienst der Compagnie erstreckte sich jetzt auf die gesammte Küstenstrecke von Basra bis Birma. Diese Maßregel war von bedeutender Tragweite. Während sonst nach alter Gewohnheit, der selbst erfahrene Seeleute anhingen, beim Eintritt der Passatstürme (Monsoons) jede Art von Schifffahrt im Persischen Golf eingestellt wurde, durchbrach die Compagnie diese Tradition, und der Handel, welcher bis dahin wegen der Unsicherheit des Verkehrs in diesen Meeren, namentlich auch mit den Hafenplätzen der Halbinsel Malacca und der Straits Settlements, nur mit großen Schwierigkeiten zu betreiben war, erhielt durch die Thatkraft der Compagnie einen bedeutenden Aufschwung.

---

*) Vergl. Postarchiv von 1874 S. 138.

In den folgenden Jahren (1864/65) hatte sie die erste Concurrenz mit den in Folge der wilden Baumwollenspeculation plötzlich aufgetauchten neuen Dampfercompagnien von Bombay zu bestehen, ging aber aus diesem Kampfe siegreich hervor. Die neuen Gesellschaften verschwanden trotz ihrer mächtigen Anlagecapitalien so schnell, wie sie gekommen waren.

In rüstigem Fortschritt vermehrte die — jetzt British India Steam Navigation Company genannte — Gesellschaft fortgesetzt ihre Fahrten, indem sie nicht nur alle Hafenplätze der Ostindischen Küste nach und nach in ihr Netz einfügte, sondern auch den Dienst nach dem Persischen Golfe verbesserte, dessen wichtigste Häfen schon im Jahre 1864 monatliche Verbindungen mit Bombay erhielten. Die Eröffnung des Suezkanals im Jahre 1869 war wie für den großen internationalen Verkehr, so auch für die B. J. St. N. C. ein Wendepunkt von größter Bedeutung. Die Compagnie trat sogleich auf der neuen Route mit der Peninsular a. O. C. in Wetteifer und einer ihrer neuen Dampfer, die »India«, war das erste Dampfschiff, welches nach 25tägiger Fahrt direct von Calcutta via Suezkanal in London eintraf. 1872 dehnte sie ihren Dienst von Aden nach Zanzibar (Ostafrika) aus, dessen Wichtigkeit für den Handel Indiens in immer steigendem Maße hervortritt; eine Zweiglinie verbindet jetzt Zanzibar mit dem Französischen Madagascar (Mayotte) und Nosi Bé, so daß nunmehr die wichtigsten Punkte der ostafrikanischen Küste dem Weltverkehr eingefügt sind.

Auf diesen ausgedehnten Routen befinden sich 40 Dampfer von 52,000 Tons Ladungsfähigkeit und von vortrefflicher Ausstattung im Betriebe. Die jährlich zurückzulegende Meilenzahl ist auf über 1 Mill. Engl. Meilen gestiegen.

Inzwischen haben auch die Bemühungen der British India Steam Navigation Company, nach Australien hin directe Dampferverbindungen neben denen der P. a. O. C. zu eröffnen, Erfolg gehabt. Da die Fahrten innerhalb des Holländischen Colonialbesitzes unter Holländischer Flagge erfolgen müssen, so bildete sich unter den Auspicien der B. J. St. N. C. eine besondere Niederländisch-Australische Compagnie: The Netherlands India Steam Navigation Company, deren Verwaltung aber von der British India St. N. C. besorgt wird, so daß die Interessen nicht collidiren können. Die Dampfer dieser Compagnie — zur Zeit 23 an der Zahl mit etwa 20,000 Tons Ladungsfähigkeit — versehen den Dienst auf der Linie Singapore-Java wöchentlich, und zwischen Java und Melbourne durch die Torresstraße, sowie an der Australischen Ostküste entlang via Brisbane und Sydney monatlich einmal. Die Einfügung der Linie Java-Brisbane-Sydney in den Weltverkehr hat sich bereits von großer Bedeutung für den Handel der Australischen Colonien erwiesen und verheißt diesen Pflanzstätten Europäischer Kultur in Ostaustralien ein noch rascheres Emporblühen.

III. Zeitschriften-Ueberschau.

Es enthalten:

1) Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Rechtspflege des Deutschen Reichs. Dritter Jahrgang. Erste Hälfte. Herausgegeben von Dr. Franz v. Holtzendorff.

1. Uebersicht der Geschäftsthätigkeit des Deutschen Reichstags in der vierten Sitzungsperiode der ersten Legislaturperiode; von Geh. Rath

Dr. Metzel. 2. Das Reichs-Finanzwesen; von Prof. Dr. A. Wagner. 3. Die Reichsgesetzgebung von Mitte 1872 bis Ende 1873. 4. Handel und Zollwesen, Konsularwesen, Auswanderung, wirthschaftliche Gesetzgebung; von A. Lammers.

2) Zeitschrift für die gesammte Staatswissenschaft. Tübingen, 30. Jahrg., 2. Heft.
   Die Leichenversorgung der Universitätsanatomie von Fricker. Der Arbeitsvertrag in seiner systematischen Stellung von Holdheim. Die Grundbegriffe des Staatsrechts und die neuesten Staatstheorien von Gierke. Zur Hagelversicherungsfrage in Württemberg und in Deutschland von Schoffer. Miscellen.

3) Petermanns Geographische Mittheilungen, 20. Band, Heft V.
   Das offene Polarmeer, bestätigt durch das Treibholz an der Nordwestküste von Grönland. Beiträge zur Klimatologie und Meteorologie des Ostpolarmeers, von Prof. H. Mohn in Christiania. Gerhard Rohlfs Expedition in die Libysche Wüste. Die Lehrer-Seminare im Deutschen Reiche. Tagebuch von Jacob Wainright über den Transport von Dr. Livingstone's Leiche. Geographische Literatur.

4) Zeitschrift der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin, 8. Band, 6. Heft.
   Ausflug in die Nord-Abessinischen Grenzländer im Sommer 1872. Briefe von Mitgliedern der Deutschen Westafrikanischen Expedition. Literatur.

5) Aus allen Welttheilen; von Dr. Otto Delitzsch. Leipzig, Mai 1874.
   Das heutige Moskau. Bilder aus dem Sächsischen Erzgebirge. Aus Venezuela. Aus den Französischen Gebirgen. Die Kämpfe mit den Briganti in Calabrien. Die Krokodilhöhle bei Maabdah. Der jüngste Strom Europas. Die wandernden Banjari in den Centralprovinzen Vorderindiens. Der Weinbau in Kalifornien. Wanderstudien aus der Europäischen Türkei. Miscellen.

6) Allgemeine Mittheilungen aus dem Gebiete des Telegraphen-Wesens. (Beilage zum Amtsblatt der Deutschen Reichs-Telegraphenverwaltung.) Berlin, Mai 1874. Nr. 4.
   1. Das Gegensprechen, von W. H. Preece (Fortsetzung). 2. Bestimmung des Kalkgehalts im Wasser und des Kupfervitriols in der Stangen-Imprägnirflüssigkeit, von Krüger.

7) Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Nr. 39 pro 1874.
   Zur Reform des Eisenbahnbetriebs. Zum Entwurf eines Gesetzes, betr. die Anlage von Eisenbahnen in Preußen. Vereinsgebiet. Aus Sachsen. Ausland. Eisenbahn von Rom nach Tivoli. Französische Südbahn. Anzeigen.

8) Hydrographische Mittheilungen, herausgegeben von dem Hydrographischen Büreau der Kaiserlichen Admiralität. Nr. 10. Berlin, 16. Mai 1874.
   Die Bermudas- oder Somers-Inseln. Auszüge aus den Fragebüchern des Deutschen Nautischen Vereins. Meteorologische Beobachtungen zu Valparaiso. Kleinere hydrographische Notizen. Literarisches.

9) Unsere Zeit. Deutsche Revue der Gegenwart. 10. Heft. 15. Mai 1874. Leipzig.
Der Freimaurerbund und verwandte Gesellschaften der neuesten Zeit. Der Kulihandel, eine moderne Metamorphose des Sclavenhandels, von O. Beta. Die neueren Erscheinungen im Gebiete der electrischen Telegraphie, von Eduard Zetzsche. I. Die Doppeltelegraphie. Chronik der Gegenwart. Technologische Revue.

10) The Geographical Magazine. London, May 1874.
David Livingstone. Geographical notes on the basins of the Oxus and the Zarafshán. The russian province of Amu Daria. The Viti or Fiji Islands. My parentage and early career as a slave. Reviews. Experimental military survey of the russian confines of Asia. The german arctic expedition. Dahomey as it is etc. etc. Bibliography; Cartography; Log book; Proceedings of geographical societies at home and abroad.

11) Revue des deux mondes. Paris, 15. Mai 1874.
I. La poésie philosophique dans les nouvelles écoles. Un poète positiviste, par M. E. Caro (de l'Académie française). II. Les révolutions de l'Asie centrale. La Birmanie, le Thibet, un nouvel empire musulman aux frontières de la Chine, par M. H. Blerzy. III. Impressions de voyage et d'art, par M. Émile Montégut. IV. Une mer intérieure à rétablir en Algérie, par M. Boudaire, capitaine d'état-major. V. Le mariage de Gérard, par M. André Theuriet. VI. La politique conservatrice de Casimir Perier, 1831—32, par M. le Comte de Montalivet. VII. Le roman de sport en Angleterre, par M. Th. Bentzow. VIII. L'exposition de peinture du Palais-Bourbon au profit des Alsaciens-Lorrains, par M. Ch. Timbal. IX. Chronique de la Quinzaine. X. Essais et notices. L'Atlantide et les atlantes. XI. Bulletin bibliographique.

12) Das Ausland. Ueberschau der neuesten Forschungen auf dem Gebiete der Natur-, Erd- und Völkerkunde. Nr. 22. Stuttgart, 1. Juni 1874.
1. Peschels Völkerkunde. 2. Die Aralseefrage. Die Veränderungen des Oxusbettes. 3. Reise auf den Griechischen Inseln Euböa, Skiathos und Skopelos. 4. Eine neue Darstellung des Buddhismus. 5. Ueber Ursprung und Bedeutung des nationalen Namens Serben und Kroaten. 6. Fossile Reptilien in Phosphorit. 7. Der Stammbaum des Pferdes. 8. Temperaturverschiedenheiten auf der Sonnenoberfläche. 9. Vorhistorische Grabstätten und Paraderos in Patagonien. 10. Ein Bericht über die Zinnminen Neu-Englands. 11. Ein großes Lager von Ueberresten der Moa's.

Im Auftrage des Kaiserlichen General-Postamts herausgegeben von Dr. Kayßler. Berlin, Verlag und Druck der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. v. Decker).

Deutsches Postarchiv.

Beiheft

zum

Amtsblatt der Deutschen Reichs-Postverwaltung.

№ 11. Berlin, Juni. 1874.

I. Actenstücke und Aufsätze.

42. Die Post ist kein Kaufmann im Sinne des Handelsgesetzbuchs.

Vom Ober-Postrath Volkmann in Berlin.

In Sachen des Reichspostfiscus, vertreten durch die Kaiserliche Ober-Postdirection in Darmstadt, Cassationsklägers, gegen die Handlung W. u. Comp. in Mainz, Cassationsbeklagte, hat der erste Senat des Reichs-Oberhandelsgerichts in Leipzig am 30. Januar d. J. ein Urtheil gefällt, dessen Begründung für die rechtliche Stellung der Reichspost von großer Bedeutung ist.

Aus einem Geldbriefe, in welchem die Handlung W. u. Comp. in Mainz einem Gläubiger den Betrag einer Schuld übersandt hatte, war die Summe von 40 Thlr. entwendet worden. Die Kaiserliche Ober-Postdirection in Darmstadt hatte die Ueberzeugung nicht gewonnen, daß die Entwendung auf der Post verübt worden, und den Ersatzanspruch abgelehnt. Nunmehr klagte der Adressat bei dem Handelsgericht in Mainz auf Zahlung der fehlenden 40 Thlr. gegen die Absenderin, welche ihrerseits vor dem nämlichen Gericht Garantieklage gegen die Postverwaltung erhob. Die Ober-Postdirection machte den Einwand der Incompetenz, indem sie behauptete, daß Garantieklagen gegen die Post auch in Rheinhessen nicht vor den Handelsgerichten zu verhandeln seien.

Diesen Einwand hat das Reichs-Oberhandelsgericht mit Recht verworfen; es hat jedoch seiner Entscheidung ohne zwingende Veranlassung eine Begründung gegeben, welche nicht ohne Widerspruch bleiben darf.

Nach Art. 631 des Rheinischen Handelsgesetzbuches bz. nach Art. 40 des Hessischen Einführungsgesetzes zum Deutschen Handelsgesetzbuch vom 1. Aug. 1862 (Regierungs-

blatt S. 638) sind die Handelsgerichte in Rheinhessen competent nicht nur in Prozessen gegen Kaufleute aus deren Handelsgeschäften, sondern auch in Prozessen gegen Nicht-Kaufleute, sofern nur das Rechtsgeschäft, aus welchem geklagt wird, auf Seiten des verklagten Nicht-Kaufmannes als ein Handelsgeschäft anzusehen ist. Nun schließt im Titel 5 Buch IV. des Handelsgesetzbuches der erste Abschnitt, welcher von dem Frachtgeschäft spricht, mit dem folgenden

> Art. 421. Die Bestimmungen dieses Abschnitts finden auch Anwendung auf Frachtgeschäfte von Eisenbahnen und anderen öffentlichen Transportanstalten.
>
> Sie gelten jedoch für die Postanstalten (d. h. damals für die Preußische Post, für die Thurn und Taxis'sche Post u. s. w., heute für die Reichspost) nur insoweit, als nicht durch besondere Gesetze oder Verordnungen für dieselben ein Anderes bestimmt ist.

Hiernach ist es unzweifelhaft, daß jedes Frachtgeschäft der Post, d. h. jede Annahme einer Packet-, Geld- oder sonstigen Werthsendung, als ein Frachtgeschäft im Sinne des Handelsgesetzbuches, als ein Handelsgeschäft im weiteren Sinne, anzusehen und, sofern das Postgesetz und die zu diesem ergangenen Verordnungen im einzelnen Falle eine Entscheidungsnorm nicht darbieten sollten, nach den Bestimmungen des angeführten Abschnittes des Handelsgesetzbuches zu beurtheilen ist.*) Da nun, nach Obigem, zur Begründung der Zuständigkeit des Handelsgerichts in Mainz, die Feststellung ausreichte, daß die Annahme des Geldbriefes zur Versendung auf Seiten der Post als ein Handelsgeschäft anzusehen sei, so lag für das Reichs-Oberhandelsgericht in dem seiner Entscheidung unterstellten Rechtsstreit eine zwingende Veranlassung nicht vor, die weitere Frage zu erörtern,

> ob die Reichspost selbst als Kaufmann im Sinne des Handelsgesetzbuches anzusehen sei.

Andererseits war der oberste Reichsgerichtshof durch nichts behindert, seiner Entscheidung eine weitergreifende Begründung zu geben, und es mochte demselben erwünscht sein, seine eigene Zuständigkeit in Postsachen für das ganze Gebiet des Reiches auszusprechen. Denn die Bestimmung, daß die Handelsgerichte unter Umständen auch in Prozessen gegen Nicht-Kaufleute zuständig sind, gilt nur in einem kleinen Theile des Reiches, und abgesehen von den Rechtsstreitigkeiten, die auf diesem Wege an das Reichs-Oberhandelsgericht gelangen, ist die Zuständigkeit des Letzteren — abgesehen von anderen, für die Post nicht in Betracht kommenden Fällen — dadurch bedingt, daß ein Anspruch gegen einen Kaufmann aus dessen Handelsgeschäften geltend gemacht wird.**)

Genug, das Reichs-Oberhandelsgericht ist in die Erörterung der oben aufgeworfenen Frage eingetreten und hat am 2. Januar 1874 folgenden Plenarbeschluß gefaßt:

> Zufolge Art. 421 Absatz 2 des Handelsgesetzbuchs ist in Bezug auf den Güter- und Geldtransport der Reichspost der einzelne Frachtvertrag als

*) Dambach, Commentar zum Postgesetz S. 4.

**) Gesetz, betreffend die Errichtung eines obersten Gerichtshofes für Handelssachen, vom 12. Juni 1869 (Bundes-Gesetzblatt S. 201) §§. 12, 13 Nr. 1. Dambach, Commentar S. 51.

Handelsgeschäft anzusehen und gilt darum die Reichspost in Bezug auf diesen Transport als Kaufmann.*)

Dieser Rechtssatz ist dann von dem ersten Senat in dem Urtheil vom 30. Januar d. J. zur Anwendung gebracht worden.

Nichtjuristische Leser möchten geneigt sein, diesen Ausspruch schon um deswillen für unrichtig zu halten, weil es ihnen von vornherein unzulässig scheint, daß das Reich unter irgend einem Gesichtspunkt als Kaufmann angesehen wird. Allein dem Handelsgesetzbuch liegt eine andere Auffassung zu Grunde. Dasselbe theilt die Eigenschaft eines Kaufmannes nicht nur den einzelnen Menschen zu, welche Handel treiben. Es sieht — unter einer einzigen Voraussetzung — auch Gesellschaften, Corporationen, Städte und Staaten als Kaufleute an, und diese eine Voraussetzung ist im Art. 4 zum Ausdruck gebracht. Danach ist als Kaufmann im Sinne des Handelsgesetzbuches ein Jeder anzusehen, der **gewerbemäßig** Handelsgeschäfte betreibt. Es handelt sich also einzig und allein um die Frage, ob die Reichspost den Gütertransport gewerbemäßig betreibt.

Der Erörterung dieser Frage schicken wir zwei Vorbemerkungen voraus. Die erste betrifft die Geschäftszweige, rücksichtlich welcher die Post nach der Auffassung des Reichs-Oberhandelsgerichts als Kaufmann anzusehen sein würde. Der Gerichtshof spricht zwar nur vom Güter- und Geldtransport. Indessen sind nach Art. 272 Nr. 3 des Handelsgesetzbuches auch die Geschäfte der für den Transport von Personen bestimmten Anstalten**) Handelsgeschäfte, wenn sie gewerbemäßig betrieben werden. Da nun die Post den Personen-Transport nach denselben Gesichtspunkten betreibt, wie den Güter-Transport: so scheint zu folgen, daß das Oberhandelsgericht die Post auch rücksichtlich der Personen-Beförderung als Kaufmann ansehen wird. Dagegen ergiebt sich aus einer demnächst anzuführenden Stelle des Erkenntnisses, daß der Gerichtshof die Post nicht rücksichtlich ihres ganzen Betriebes, also wohl namentlich nicht rücksichtlich der Correspondenzbeförderung, als Kaufmann betrachtet.

Die zweite Vorbemerkung betrifft die praktische Tragweite des ausgesprochenen Rechtssatzes. Bestände die einzige Folge darin, daß die Post nicht mehr vor den bürgerlichen, sondern vor den Handelsgerichten und in oberster Instanz vor dem Oberhandelsgericht Recht zu nehmen hätte, so würden etwaige Besorgnisse über antipostalische Neigungen derjenigen Handelsgerichte, welche ausschließlich aus Kaufleuten bestehen, reichlich aufgewogen durch den Vortheil einer einheitlichen Rechtssprechung in höchster Instanz. Auch die steuerliche Seite der Sache giebt zu Besorgnissen keinen Anlaß. Denn nach Art. 11 des Handelsgesetzbuchs ist die Stellung als Kaufmann im Sinne des Handelsrechts für die Gewerbesteuerpflichtigkeit nicht präjudizirlich. Diese Frage richtet sich vielmehr nach den Landesgesetzgebungen und

*) Mitgetheilt durch Puchelt, Commentar zum Handelsgesetzbuch 1874 S. 860.

**) und zwar nach Goldschmidt, Handbuch des Handelsrechts 2. Aufl. I. Bd. S. 122 auch diejenigen der Postanstalt. Bei G. ist diese Auffassung eine Inconsequenz, weil die Geschäfte der Personen-Post nur bei gewerbemäßigem Betriebe Handelsgeschäfte sein würden und G. einen gewerbemäßigen Betrieb der Post nicht annimmt. Wer den Betrieb der Post überhaupt für gewerbemäßig hält, für den folgt die Unterstellung der Personenbeförderung unter das Handelsrecht von selbst. Merkwürdigerweise ist in der einzigen Stelle der Nürnberger Protokolle, welche als Argument für die Kaufmannsqualität der Post citirt werden kann, rücksichtlich der Personenbeförderung das Gegentheil ausgesprochen (Prot. S. 5051), ein Beweis dafür, daß man bei jener Debatte die Consequenzen der eigenen Ansicht nicht scharf gezogen hat.

ist überall, wo sie überhaupt aufgeworfen worden ist, längst zu Gunsten der Steuerfreiheit der Post entschieden.*)

Dagegen zieht das Handelsgesetzbuch selbst recht bedenkliche Consequenzen.

Nach Art. 19 muß jeder Kaufmann seine Firma in das Handelsregister eintragen lassen. Nach Art. 21 besteht dieselbe Verpflichtung für sämmtliche Zweigniederlassungen. Die Befolgung dieser Vorschriften haben die Handelsgerichte nach Art. 26 nöthigenfalls durch Ordnungsstrafen zu erzwingen.

Nach Art. 28 ist jeder Kaufmann verpflichtet, Bücher zu führen, aus welchen seine Handelsgeschäfte und die Lage seines Vermögens vollständig zu ersehen sind; er ist verpflichtet, die empfangenen Handelsbriefe aufzubewahren und eine Abschrift der abgesandten Handelsbriefe zurück zu behalten und nach der Zeitfolge in ein Copirbuch einzutragen. Die Bücher müssen gebunden und jedes von ihnen muß Blatt für Blatt mit fortlaufenden Zahlen versehen sein (Art. 32). Alljährlich muß ein Inventarium sämmtlicher Vermögensbestandtheile und Schulden aufgenommen und die Bilanz der Vermögenslage gezogen werden. Inventar und Bilanz sind vom Kaufmann zu unterzeichnen und nach Jahrgängen geordnet, ebenso wie die Handlungsbücher, zehn Jahre lang aufzubewahren (Art. 29 bis 33).

Die Gesammtheit dieser Vorschriften läßt sich als Kaufmannsordnung bezeichnen, bestimmt, den Geschäftstreibenden einmal Gewißheit darüber zu verschaffen, welche Persönlichkeiten hinter einer jeden Firma stehen und die letztere rechtsverbindlich zu zeichnen befugt sind, das andere Mal für den Fall der Zahlungseinstellung das Vorhandensein geordneter Aufzeichnungen zu sichern, auf Grund deren die Abwickelung der noch schwebenden Geschäfte und die Vertheilung der Bestände an die Gläubiger erfolgen kann (Art. 283 Nr. 2 u. 3 des Strafgesetzbuchs).

Im Anschlusse hieran sprechen dann die folgenden Titel des Handelsgesetzbuchs von den Procuristen, Handlungsbevollmächtigten und Handlungsgehülfen, und treffen Bestimmungen darüber, in wieweit diese den Inhaber des Geschäfts durch ihre Handlungen verpflichten können.

Da eine Zahlungseinstellung der Post nicht ohne eine gleichzeitige Zahlungseinstellung des Deutschen Reiches eintreten kann, und da die Gliederung des Postwesens und seine Anstalten, sowie die Befugnisse der einzelnen Dienststellen dem Publicum bekannter sind, als die Rechtsverhältnisse irgend einer eingetragenen Firma, so springt zunächst das Ueberflüssige der obigen Vorschriften für die Post in die Augen.

Daß die Wahl einer bezeichnenden, die Briefpost ausschließenden Firma, die Niederlegung der persönlichen Unterschrift des Geschäftsinhabers (des Fürsten Reichskanzlers als obersten Leiters des Reichspostwesens?), die Frage, ob auch die Ober-Postdirectionen oder gar sämmtliche 6000 Postanstalten als Fahrpost-Zweigetablissements einzutragen, Anlaß zu umständlichen Erörterungen und zu vielfachen Zweifeln geben würde, darauf sei nur im Vorübergehen hingedeutet.

Welche Schwierigkeiten die Ersetzung der jetzigen, so überaus klaren und übersichtlichen Nachweisung der Einnahmen durch eine kaufmännische, die Handlungsgeschäfte auch nur summarisch ersichtlich machende Buchführung mit sich führen, ja

*) Vergl. für Preußen den Bescheid des Ministers des Innern, vom 13. März 1868 (Ministerialblatt für die innere Verwaltung S. 125), unter Bezugnahme auf das Erkenntniß des Preußischen Ober-Tribunals vom 19. Dezember 1857, Justiz-Ministerialblatt von 1858 S. 74.

wie unmöglich bei dem jetzigen Freimarkenwesen eine getrennte Nachweisung der Briefpost- und der Fahrposteinnahmen sein würde, das braucht Fachmännern nicht erst auseinandergesetzt zu werden. Dieselbe Unmöglichkeit einer öconomischen Auseinandersetzung zwischen Brief- und Fahrpost liegt bei den Geschäftsausgaben und bei dem Grund- und Mobiliarvermögen vor.*)

Endlich sei darauf hingewiesen, daß nach Art. 273 alle einzelnen Geschäfte eines Kaufmannes, welche zum Betriebe seines Handelsgewerbes gehören, — und als solche gelten im Zweifel alle von einem Kaufmanne geschlossenen Verträge, — als Handelsgeschäfte anzusehen sind, bei deren Abschluß es auf die Beobachtung einer bestimmten Form nicht ankommt, und bei deren Beurtheilung auf die im Handelsverkehr geltenden Gewohnheiten und Gebräuche Rücksicht zu nehmen ist.

Nehmen wir bei Ausmalung der angedeuteten Consequenzen nur ein wenig die Phantasie zu Hülfe, so ergiebt sich das Bild eines privatlichen Transport-Instituts, das immerhin recht vortrefflich sein mag, mit unserem jetzt bestehenden Staatspostwesen aber nur eine entfernte Aehnlichkeit behält.

In dem Erkenntniß des Oberhandelsgerichts findet sich nun ein sehr wichtiger Satz, der diesen Erwägungen theilweise Rechnung zu tragen scheint. Es heißt dort nämlich:

> Es kann für den vorliegenden Fall dahingestellt bleiben, ob aus dem Umstande, daß der Staat in Betreff der fraglichen Geschäfte als Kaufmann zu behandeln ist, *alle* Consequenzen zu ziehen sind, welche, falls es sich um eine Privatperson handelte, aus der Eigenschaft eines Kaufmanns folgen würden, ob und in wieweit insbesondere in dieser Beziehung auf die Thatsache, daß der Transport von Gütern *nur einen Theil des Postbetriebes im Ganzen* bildet, maßgebendes Gewicht zu legen sei.

Aus dieser treffenden Erwägung möchten wir die Geneigtheit des Reichsgerichts schließen, diejenigen Consequenzen nicht zu ziehen, welche zu einer Auseinanderreißung der innig mit einander verwachsenen Briefpost und Fahrpost führen würden. Gerade von diesem Gesichtspunkt aus erscheinen aber die gesammten, aus Buch I. des Handelsgesetzbuchs angeführten Bestimmungen auf die Post nicht anwendbar, und es bliebe nur übrig:

1) die Pflicht der Post, vor den Handelsgerichten Recht zu nehmen,
2) die Qualificirung gewisser, auf den Betrieb der Fahrpost bezüglicher Verträge als Handelsgeschäfte.

Hiernach würden die praktischen Consequenzen allerdings in einem weniger bedenklichen Lichte erscheinen. Allein die Gefahr, welche der Post aus dem Spruch des Oberhandelsgerichts erwächst, erblicken wir weniger in den einzelnen Unzuträglichkeiten, die derselbe im Gefolge haben könnte, als in der Verbreitung einer unrichtigen Auffassung der *wirthschaftlichen* Stellung der Fahrpost. Es kann offenbar nicht ohne Einfluß bleiben, wenn das oberste Reichsgericht erklärt: die Post betreibt ihre Fahrpostgeschäfte nach Art eines Kaufmanns, dem die Speculation die Hauptsache ist. Es liegt daher der dringende Anlaß vor, die Frage, ob die Reichs-

---

*) Kompe, »Zur Lehre vom Postfrachtgeschäft«; Goldschmidt, Zeitschrift, Bd. XI. S. 64, erachtet die Post für einen Kaufmann, hält aber die im Buch I. H. G. B. gegebenen Vorschriften auf sie für unanwendbar.

post als ein Kaufmann anzusehen sei, ganz abgesehen von Zweckmäßigkeitserwägungen, vom Standpunkte des geltenden Rechts zu prüfen.

Wie bereits bemerkt, reducirt sich diese Frage auf die weitere Frage, ob die Reichspost den Gütertransport **gewerbemäßig** betreibt.

I. Geben wir zunächst die Erwägungen wieder, aus denen der Gerichtshof zur Bejahung der Frage gelangt ist.

Aus den Verhandlungen der Nürnberger Commission zu Art. 3 des Entwurfs (jetzt Art. 5 des Handelsgesetzbuchs)

Protokolle, Seite 539, 1260 und 4629,

gehe klar hervor, daß für den Staat nicht blos, soweit er Bankgeschäfte betreibt, sondern auch in sonstigen Beziehungen die in Betreff der Kaufleute geltenden Bestimmungen des Handelsgesetzbuchs zur Anwendung zu kommen haben, falls ein gewerbemäßiger Handelsbetrieb in der That vorliege.

Sowohl bei diesen Berathungen, als auch bei den Berathungen zu Art. 2 Ziffer 5 des Entwurfs,

Protokolle, Seite 534,

sei über die Frage verhandelt worden, ob insbesondere für den Postbetrieb die in Betreff der Kaufleute getroffenen Bestimmungen zu gelten hätten; dabei hätten sich Stimmen dafür und dagegen geäußert; es sei aber namentlich darauf hingewiesen worden, daß dieser Punkt in Art. 326 des Entwurfs (jetziger Art. 421) seine Regelung finden werde.

Der letztere Artikel erkläre nun die Bestimmungen des ganzen vorausgehenden, vom Frachtgeschäfte handelnden Abschnittes auf öffentliche Transportanstalten, namentlich die Staatspost, für anwendbar, also auch Art. 390, welcher bestimmt, daß Frachtführer derjenige sei, welcher gewerbemäßig den Transport von Gütern ausführe. Hiermit habe das Gesetz offenbar die Streitfrage, ob bei den Postanstalten, soweit sie sich mit dem Transport von Gütern befassen, die in Betreff der Kaufleute geltenden Bestimmungen anzuwenden seien, lösen wollen und wirklich gelöst.

Diese Absicht gehe namentlich aus den Verhandlungen zu Art. 326 des Entwurfs (jetzt Art. 421)

Protokolle, S. 5048 bis 5053,

hervor, indem zwei Anträge, dahin gehend, daß für die Post die Bestimmungen des Handelsgesetzbuchs gar nicht, eventuell daß für dieselbe ausschließlich nur die Bestimmungen des vom Frachtvertrage handelnden Abschnitts zu gelten hätten, mit bedeutender Mehrheit verworfen seien; dabei seien sich sowohl diejenigen, welche die Anträge gestellt, als auch diejenigen, welche sie bekämpft hätten, der Consequenzen des Art. 421 wohl bewußt gewesen, indem einerseits geltend gemacht worden sei, Folge desselben würde sein, daß der Staat bezüglich des Betriebes der Post als Kaufmann betrachtet und vor's Handelsgericht gezogen würde, während man andererseits erwiedert habe, der Staat betreibe durch die Postanstalten, soweit er sich mit dem Transport von Gütern befasse, in der That Handelsgeschäfte und zwar in gewerbsmäßiger Weise.

Nachdem aber die betreffende Frage durch das Gesetz entschieden sei, könne dahingestellt bleiben, ob dieselbe nach allgemeinen Principien, im

Hinblick darauf, daß die Ausübung von Hoheitsrechten in Frage stehe, anders zu entscheiden sein würde.

Das Reichs-Oberhandelsgericht geht also nicht so zu Werke, daß es den Begriff der Gewerbemäßigkeit definirt und die Thätigkeit der Post diesem Begriff unterstellt, sondern es nimmt an, das Gesetz spreche es ausdrücklich aus, daß die Post das Frachtgeschäft gewerbemäßig betreibe, und hat dafür zwei Gründe, einmal die Fassung des Gesetzes und sodann dessen Entstehungsgeschichte.

Ueber den ersten Grund wollen wir uns hier kurz fassen, da wir am Schluß darauf noch zurückkommen müssen.

Der Abschnitt des Handelsgesetzbuchs »vom Frachtgeschäft überhaupt« beginnt mit Art. 390: »Frachtführer ist derjenige, welcher gewerbemäßig den Transport von Gütern ꝛc. ausführt.« Dann folgen in Art. 391 bis 420 materielle Bestimmungen über das Frachtgeschäft. Schließlich sagt Art. 421: »Die Bestimmungen dieses Abschnittes finden auch Anwendung auf Frachtgeschäfte von Eisenbahnen und anderen öffentlichen Transportanstalten«.

Das Reichs-Oberhandelsgericht sagt nun Folgendes: Weil Art. 421 die Bestimmungen des g a n z e n Abschnittes auf die Transportanstalten angewendet wissen wolle, so müsse vor Allem auch der erste Artikel (390) des Abschnitts auf sie angewendet werden, der die Bestimmung des Begriffs »Frachtführer« enthält. Die Anwendung dieses Artikels auf die Transportanstalten lasse sich aber nicht anders denken, als daß der Gesetzgeber jene Definition auf die öffentlichen Transportanstalten für anwendbar und den Betrieb der letzteren damit für einen gewerbemäßigen habe erklären wollen. Eine Prüfung, ob die Unterstellung unter den allgemeinen Begriff bei allen öffentlichen Transportanstalten, insbesondere bei der Post, zutreffe, sei praktisch ohne Bedeutung und könne höchstens darthun, daß der G e s e t z g e b e r einen Fehler gemacht habe.

Diese Deduction ist nicht so gezwungen, wie sie klingt. Das Handelsgesetzbuch befaßt sich nicht mit allen Frachtgeschäften ohne Ausnahme, sondern nur mit denjenigen Frachtgeschäften, welche als Handelsgeschäfte im weiteren Sinne anzusehen sind. Als solche Handelsgeschäfte im weiteren Sinne sieht das Handelsgesetzbuch aber principiell nur diejenigen Frachtgeschäfte an, welche von einem Frachtführer, d. h. gewerbemäßig betrieben werden. Frachtgeschäfte, welche nicht gewerbemäßig betrieben werden, fallen b e g r i f f l i c h gar nicht unter das Handelsgesetzbuch. Es ist daher gleichbedeutend, ob das Gesetz sagt: die sämmtlichen einzelnen Frachtgeschäfte einer Transportanstalt sind Handelsgeschäfte, oder ob es sagt: die Transportanstalt ist Frachtführer.

Der Tragweite dieser Schlußfolgerung kann man sich in der That nur entziehen, wenn man behaupten kann, daß die einzelnen Transportgeschäfte der Post i h r e m W e s e n n a c h k e i n e Handelsgeschäfte sind, sondern vom Gesetzgeber aus naheliegenden Zweckmäßigkeitsgründen nur als solche behandelt werden. Wir gelangen also dahin, für die Post eine von dem Grundgedanken des Handelsgesetzbuchs abweichende Bestimmung in Art. 421 zu erblicken. Allein nehmen wir einmal als erwiesen an, daß die Posttransportgeschäfte in der That keine Handelsgeschäfte seien und daß ihre Unterstellung unter das Handelsrecht auf einer Fiction beruhe. Für diesen Fall gilt dann doch offenbar die alte Rechtsregel: quod contra rationem juris receptum est, non est producendum ad consequentias*), d. h.

*) l. 14 D. de legibus (I,3).

wenn das Handelsgesetzbuch die Posttransportgeschäfte aus Nützlichkeitsgründen den Handelsgeschäften gleichstellt, so ist es nicht erlaubt, hieraus diejenigen weiteren Consequenzen in Bezug auf die Post selbst zu ziehen, die sich ergeben würden, wenn jene Geschäfte ihrem Wesen nach wirkliche Handelsgeschäfte wären. Wer diese Consequenzen zöge, würde dem Handelsgesetzbuch eine größere Inconsequenz beimessen, als nöthig, und würde für die Annahme dieser größeren Inconsequenz der guten Gründe entbehren, die für die kleinere Inconsequenz — für die objective Unterstellung des Posttransportrechts unter das Handelsrecht — in der That vorhanden sind.

Die Fassung des Art. 421 nöthigt jedenfalls zu der weitergehenden Ansicht nicht. Will man dem Art. 421 keinen Zwang anthun, so erübrigt nur folgende Auslegung:

> Die Bestimmungen des Abschnitts vom Frachtgeschäft finden auch Anwendung auf Frachtgeschäfte von öffentlichen Transportanstalten, mögen die Letzteren ihr Geschäft gewerbemäßig betreiben, oder nicht. Betreiben sie ihr Geschäft gewerbemäßig, so sind sie nach Art. 390 Frachtführer; betreiben sie ihr Geschäft nicht gewerbemäßig, so werden sie in Bezug auf jedes einzelne von ihnen ausgeführte Frachtgeschäft als Frachtführer beurtheilt, obgleich sie es im Sinne des Handelsgesetzbuchs nicht sind.

Daß aber in der That das entscheidende Merkmal der Handelsgeschäfte und des gewerbemäßigen Betriebes beim Post-Gütertransport fehlt, und daß daher nichts Anderes übrig bleibt, als in Art. 421 eine positive und daher strict zu interpretirende Bestimmung für die Post zu erblicken, werden wir am Schluß nachzuweisen versuchen.

Ausführlicher müssen wir auf die Gründe eingehen, welche das Oberhandelsgericht der Entstehungsgeschichte des Art. 421 entnimmt. Es werden aus den Protokollen über die Sitzungen der Nürnberger Commission zwei Stellen angeführt, die eine aus den Verhandlungen der ersten Lesung über den jetzigen Artikel 5 (S. 534), die andere aus den Verhandlungen der dritten Lesung über den jetzigen Art. 421 (S. 5048—5053). An der ersten Stelle soll darauf hingewiesen sein, daß die Frage, ob die Postanstalten zu den Kaufleuten zu zählen seien, in Art. 421 ihre Regelung finden werde. Aus der zweiten Stelle soll zu entnehmen sein, daß sich die Commission über jene Frage in bejahendem Sinne schlüssig gemacht habe.

In diesen Zusammenhang gebracht, gewähren beide Citate einander eine gewisse Unterstützung. Allein es läßt sich leicht zeigen, daß das erste Citat nicht schlüssig ist.

Bei Berathung des Art. 5 Abs. 2 in der Sitzung vom 5. Mai 1857 wurde von einer Seite bemerkt, daß man zu den Frachtgeschäften, welche den Charakter als Kaufmann verleihen, die vom Staate betriebenen Eisenbahnen und Posten nicht rechnen könne, von anderen Seiten aber entgegnet, daß auch Eisenbahnen und Posten nicht ausgeschlossen seien. Ob und inwieweit übrigens dieselben wirklich nach Handelsrecht zu beurtheilen, werde seiner Zeit bei Besprechung der einzelnen Bestimmungen über das Frachtgeschäft zu erörtern sein (S. 534).

Mit diesem Meinungsaustausch war die Angelegenheit indessen noch nicht erledigt. Vielmehr wurde in derselben Sitzung der Antrag gestellt, außer den im Art. 5 ausdrücklich aufgeführten »öffentlichen Banken« auch die übrigen kaufmännischen Unternehmungen des Staates als solche zu bezeichnen, auf welche die in Be-

treff der Kaufleute geltenden Bestimmungen Anwendung zu finden hätten, und deshalb hinter »Banken« einzuschalten:

> »und andere öffentliche kommerzielle Unternehmungen«, oder: »und andere Unternehmungen, bei denen der Gegenstand des Unternehmens in Handelsgeschäften besteht«.

Auch hierbei war wieder auf die Staatseisenbahnen und auf die Posten ausdrücklich hingewiesen worden.

Man hielt jedoch diese Fassungen für zu weit und glaubte, daß es vorzuziehen sei, nur diejenigen Anstalten aufzuzählen, welche zweifellos der Bestimmung des Artikels unterstellt werden könnten, um nicht mit einer ganz allgemeinen Fassung zugleich Institute zu treffen, bezüglich deren von Seiten der betheiligten Staaten Anstand erhoben werden könnte, zumal in Betreff der öffentlichen Transportanstalten der Art. 326 (jetzt 421) ausreichen werde (S. 540).

Hieraus folgt positiv:

1) Man hielt die vorgeschlagene Fassung für zu weit gehend, und zwar mit Recht, weil der Hinweis auf das Moment des gewerbemäßigen Betriebes fehlte.
2) Man hielt es nicht für zweifellos, ob die öffentlichen Transportanstalten ohne Unterschied zu den Kaufleuten zu rechnen seien.
3) Man besorgte Einspruch von Seiten der betheiligten Staaten; wie sehr mit Recht, zeigen die späteren Rescripte beispielsweise der Königlich Sächsischen und der Großherzoglich Hessischen Ministerien*), und nach den uns vorliegenden Acten des General-Postamts ist es kaum zweifelhaft, daß der Versuch, auch die Post in Art. 5 aufzunehmen, seitens des Königlich Preußischen Handelsministeriums den entschiedensten Widerspruch hervorgerufen haben würde.
4) Nach Vorstehendem ist es ausgeschlossen, der Aeußerung, in Betreff der Transportanstalten werde der Art. 421 ausreichen, die an sich mögliche Deutung zu geben, daß jene Anstalten durch Art. 421 für Kaufleute erklärt würden; vielmehr läßt sich jene Aeußerung im Zusammenhange nur dahin verstehen, daß dem Bedürfniß, die Transportanstalten dem Handelsrecht zu unterwerfen, durch den Art. 421 genügt werde.

Es läßt sich hiernach aus der Debatte vom 5. Mai 1857 für unsere Frage etwas Entscheidendes nicht herleiten, es sei denn, daß man damals die Kaufmannsqualität der Post mindestens als nicht unzweifelhaft angesehen hat.

Dagegen giebt uns die Debatte vom 20. Januar 1858 ein sehr werthvolles Argument an die Hand. Bei der zweiten Lesung des Art. 5 waren die obigen Zusatzanträge erneuert worden. Sie wurden jedoch abermals als zu weit gehend verworfen,

> da die Bestimmung des Art. 5 doch nur auf die **des Gewinnes halber betriebenen** Handelsgeschäfte des Staates Anwendung finden könnten. (S. 1260).

Auf die Frage wegen der subjectiven Kaufmannsqualität der Post ist man bei Berathung des Titels vom Frachtgeschäft weder in erster noch in zweiter Lesung (Prot. S. 855, 1250) zurückgekommen.

---

*) Busch, Bd. I. S. 522, Bd. V. S. 498.

Nach diesem Verlauf waren die Bundesregierungen vollkommen berechtigt zu der Annahme, daß der Entwurf des Handelsgesetzbuches, wie er aus der zweiten Lesung zu Anfang des Jahres 1858 hervorgegangen war, die Frage, ob die Post als Kaufmann anzusehen sei, nicht positiv entschieden, sondern von der Vorfrage abhängig gemacht habe, ob das betreffende Postinstitut seine Geschäfte gewerbemäßig betreibe. Und da bei der zweiten Lesung ausdrücklich darauf verwiesen war, daß nur die des Gewinnes halber betriebenen Handelsgeschäfte des Staates Kaufmannsqualität verliehen, so konnten diejenigen Postverwaltungen, welche sich bewußt waren, ihren Betrieb nicht des Gewinnes halber, sondern lediglich im Interesse der Allgemeinheit zu führen, der dritten Lesung mit Ruhe entgegensehen. Die Preußische Postverwaltung konnte dies um so mehr, als sie in der Lage gewesen war, dem Art. 421 von seiner ersten Entstehung an die regste Aufmerksamkeit zuzuwenden. Sämmtliche oben citirte Bestimmungen des Handelsgesetzbuchs, welche die Post betreffen, sind im Wesentlichen aus dem Preußischen Entwurf übernommen. War die Preußische Postverwaltung bei Aufstellung jenes Entwurfs nicht gehört worden, so hat sie doch die sie selbst betreffenden Bestimmungen der eingehendsten Erörterung unterzogen und auf deren fernere Gestaltung einigen Einfluß zu gewinnen gewußt. Bei der Postverwaltung war man der Unterwerfung der Posttransportgeschäfte unter das allgemeine Frachtrecht nicht geneigt, aus dem sehr triftigen Grunde, weil kein einziger Artikel des Frachtrechts auf die Postbeförderung directe Anwendung gestattet. Andererseits hielt man bei dem damaligen Mangel eines allgemeinen Deutschen Postrechts ein subsidiäres Deutsches Frachtrecht immerhin für erwünscht und glaubte den besonderen Anforderungen des Postbetriebes durch einen Vorbehalt zu Gunsten des besonderen Postgesetzgebungs- und Postverordnungsrechts, wie er bei der zweiten Lesung durchgesetzt wurde (Prot. S. 1250), genügend Rechnung getragen zu haben. Die Befürchtung aber, daß jene Bestimmungen den Anlaß bieten möchten, die Post selbst als Kaufmann zu betrachten, hat man Preußischer Seits ausweislich der Acten nicht gehegt.

Die dritte Lesung nun ist es, welche in der Sitzung vom 31. Januar 1861 zu jener verhängnißvollen Debatte geführt hat, auf Grund deren das Reichs-Oberhandelsgericht zu seiner Entscheidung gelangt ist. In der 580. Sitzung ist in der That die Frage, ob die Post ein Kaufmann sei, lebhaft discutirt worden und die Abstimmung über die damals gestellten Anträge ist zum Nachtheil derer ausgefallen, welche für die Verneinung der Frage gesprochen hatten. Es war der Preußische Bevollmächtigte, dessen Votum den Ausschlag gab, und dieses Votum war nicht eine gelegentliche Meinungsäußerung, sondern hatte fast wörtlich in derselben Formulirung bereits anderthalb Jahre zuvor dem Preußischen Handelsministerium vorgelegen*), ohne daß das Letztere Anlaß genommen hätte, seine abweichende Ansicht zu erkennen zu geben. Es ist ganz unzweifelhaft, daß der Preußische Bevollmächtigte die Post für einen Kaufmann gehalten hat, und es ist nicht unwahrscheinlich, daß die Mehrheit der Commission, welche am 5. Mai 1857 die Frage für zweifelhaft erachtet hatte, am 31. Januar 1861 geneigt gewesen sein mag, sich der Auffassung des Preußischen Bevollmächtigten anzuschließen.

*) Gutachten des Geheimen Ober-Justizrath Dr. Heimsoeth, abgegeben auf Veranlassung der Preußischen Postverwaltung am 28. Juli 1859, dem Preußischen Handelsministerium mitgetheilt durch Schreiben des Justizministers vom 18. August 1859 I. 3029.

Indessen darf aus dem Angeführten nicht der Schluß gezogen werden, als habe die Preußische Regierung die Auffassung ihres Commissars in dem fraglichen Punkte getheilt. Die Aeußerung, daß der Betrieb der Güterpost als ein gewerbemäßiger anzusehen sei, kommt in dem sehr umfangreichen und im Uebrigen vortrefflich gearbeiteten Gutachten nur ganz gelegentlich vor. Bei der Preußischen Postverwaltung hielt man die erwähnte Aeußerung des Bevollmächtigten nicht für richtig, einen Widerspruch dagegen jedoch nicht für erforderlich, weil nach Maßgabe der für die dritte Lesung vorbereiteten Abänderungsvorschläge eine weitergehende Anwendung des Handelsrechts auf die Post, als solche in zweiter Lesung beschlossen, gar nicht in Frage stand.

Bekanntlich war nämlich die Stellung der Commission bei der dritten Lesung nicht eine so freie, wie bei den früheren Verhandlungen. Die große Zahl der gegen den Entwurf erhobenen Erinnerungen hatte die einflußreichsten Bundesregierungen, namentlich Preußen, Oesterreich und Bayern, zu einer Verständigung dahin geführt, daß, abgesehen von einigen als nothwendig bezeichneten Ergänzungen und Aenderungen, die Fassung des Entwurfs im Allgemeinen beizubehalten und nur eine bestimmt begrenzte Gruppe von Erinnerungen der freien Erwägung und Beschlußfassung der dritten Lesung zu überlassen sei.*) Nun ist es allerdings richtig, daß gerade das gesammte Landtransportrecht einer Revision unterzogen worden ist und daß auch bezüglich der Stellung der Postanstalten Abänderungsanträge zu berathen waren. Allein immerhin hatte sich die Beschlußfassung materiell auf diese Anträge, die sämmtlich restrictiver Natur waren, zu beschränken. In dem für die Antragsteller ungünstigsten Falle blieb es eben bei den Beschlüssen der zweiten Lesung, und wohnte der Commission im Hinblick auf die staatsrechtliche Seite der Frage und auf die zwischen der zweiten und dritten Lesung seitens der Regierungen vorgenommene Prüfung dieser Frage wohl kaum das Recht und jedenfalls nicht die Absicht bei, bei der dritten Lesung eine Aenderung zu beschließen, welche der Frage eine ganz neue Tragweite gegeben hätte.

Für die Regierungen war es nicht ohne Schwierigkeiten gewesen, zu den Abänderungsvorschlägen, welche hauptsächlich von der Fürstlich Thurn und Taxisschen Verwaltung ausgingen, Stellung zu nehmen. Mochte es ihnen einerseits erwünscht sein, die Gefahr, die Post für einen Kaufmann erklärt zu sehen, mit Hülfe jener Anträge zu beseitigen, so sprachen gegen die Unterstützung der letzteren politische Rücksichten. Die Anträge waren wesentlich motivirt durch den Hinweis auf das Posthoheitsrecht (Prot. S. 5048), und es konnte nicht liebsam sein, auch nur den Schein zu erwecken, als erkenne man das Posthoheitsrecht als der Fürstlich Thurn und Taxisschen Verwaltung zuständig an. Sodann gingen die Anträge materiell zu weit. Sie würden zur Folge gehabt haben, daß ein Fahrpostinstitut unter keinen Umständen als Kaufmann betrachtet werden dürfte, auch dann nicht, wenn es dazu überginge, bei seinem Betriebe nicht mehr auf die Bedürfnisse der Bevölkerung, sondern lediglich auf die Erzielung eines möglichst hohen Gewinnes zu rücksichtigen. Diese Consequenz wäre aber ein Bruch mit der Grundauffassung des Handelsgesetzbuchs gewesen. Schließlich war auch die Formulirung des eventuellen Antrages, daß die Bestimmungen über das Frachtgeschäft für die Postanstalten an die Stelle des Civilrechts treten, also ein Stück Civilrecht bilden sollten, offenbar unglücklich

*) Goldschmidt, Handbuch, 2. Aufl. Band I. S. 104 ff.

und zur Aufnahme in ein Handelsgesetzbuch schon um deswillen ganz ungeeignet, weil sie den Frachtgeschäften der Post zugleich den fictiven Charakter als objective Handelsgeschäfte genommen und damit zwischen der Post und dem Handelsrecht das letzte Band gelöst hätte, dessen Beibehaltung doch vielfach als sehr wünschenswerth galt.

Diese mannigfachen Gründe lassen erkennen, wie sich eine Majorität gegen die Anträge von Taxis bz. Mecklenburg bilden konnte, ohne daß es irgend nothwendig war, daß diese Majorität die Rechtsauffassung des Referenten über die Kaufmannsqualität der Post unbedingt theilte. Vielmehr konnten und mußten alle diejenigen gegen die Abänderungsanträge stimmen, welche die Frage nach wie vor für zweifelhaft oder, besser gesagt, für eine quaestio facti hielten, deren positive Entscheidung gar nicht Sache der Gesetzgebung sei. Somit fehlt es trotz der zweifellosen Thatsache, daß gerade die Kaufmannsqualität den Gegenstand der lebhaften Debatte vom 31. Januar 1861 bildete, bei dem Mangel einer Abstimmung über diese Frage an jedem Nachweise dafür, daß sich die Mehrheit der Stimmen für die Bejahung schlüssig gemacht habe. Und noch viel weniger ist zuzugeben, daß die Regierungen selbst die Auffassung des Preußischen Referenten getheilt haben.

Wir können hier nicht umhin, die interessante Streitfrage flüchtig zu berühren, welche Bedeutung die Kommissionsprotokolle für die Auslegung des Handelsgesetzbuchs haben. Zwei der hervorragendsten Lehrer des Handelsrechts, Goldschmidt und v. Hahn*), sind die Träger der beiden entgegenstehenden Auffassungen. Beide stimmen darin überein, daß den Aeußerungen der Gesetzesverfasser die Kraft einer authentischen Auslegung nicht beiwohnt. Jedoch räumt Goldschmidt**) ihnen unter den wissenschaftlichen Interpretationsmitteln den ersten, v. Hahn***), ungeachtet ihres großen inneren Werthes, den letzten Rang ein. Wie man sieht, stehen beide Ansichten nicht in einem theoretischen, sondern in einem praktischen Gegensatz zu einander. Wir theilen die Auffassung v. Hahns, welche nahe liegende Gefahren vermeidet. Sitzungsprotokolle erwecken stets den Eindruck, als theile die Majorität, die den Antrag eines Redners annimmt, sämmtliche Argumente des letzteren. Dieser Eindruck ist um so stärker, je ferner wir, räumlich oder zeitlich, den Redenden stehen. Schon heute ist es eine mühsame und kaum vollständig zu lösende Aufgabe, die Momente zusammen zu stellen, welche jenen Eindruck im einzelnen Falle abzuschwächen geeignet sind. Nach einigen Jahrzehnten möchte diese Arbeit ganz unausführbar sein. Der Zusammenhang der Umstände, welcher einzelne Mitglieder bz. die durch sie vertretenen Staaten zum Schweigen, bz. zu abweichender Auffassung geführt haben mag, entzieht sich nach und nach der Wahrnehmbarkeit, während die Protokolle bleiben, und trotz aller Verwahrung dagegen tritt der Satz qui tacet consentire videtur unerbittlich in Wirksamkeit. Noch wichtiger erscheint ein zweites Moment. Wer das logische und systematische Element der Auslegungskunst für so trügerisch hält, daß er im Zweifel dem historischen Element, d. h. in diesem Falle der in den Protokollen niedergelegten Ansicht der Commissionsmehrheit den Vorzug giebt, der geräth in die Gefahr, hier und da Bestimmungen, welche dem Sinn und System des Gesetzbuchs widersprechen, mithin Ausnahmebestimmungen als gültig

---

*) Beide zur Zeit Räthe am Reichs-Oberhandelsgericht.
**) Handbuch, 2. Aufl. I. Bd. S. 314.
***) Commentar 2. Aufl. Einl. §. 19. I. Bd. S. XLVIII. ff.

und bindend anerkennen zu müssen, während die Commission vielleicht weit davon entfernt gewesen ist, eine Ausnahme von der Regel statuiren zu wollen, vielmehr — vielleicht irrigerweise — völlig innerhalb der Grundbegriffe des Gesetzbuchs zu verharren geglaubt hat. Endlich wird eine besondere Vorsicht bei Benutzung der Protokolle da geboten sein, wo man aus denselben nicht nur Erläuterungen über Grundbegriffe des Handelsrechts schöpfen, sondern positive Normen über Fragen von zum Theil staatsrechtlichem Charakter nachweisen will; denn es liegt auf der Hand, daß es bei Abstimmungen über diese mit dem Handelsrecht nur lose zusammenhängenden Fragen mehr auf die außerhalb der Conferenzen gefaßten Beschlüsse der Staatsregierungen selbst als auf die Auffassung der jene vertretenden Männer der Wissenschaft angekommen sein wird.

Kehren wir zu der Sitzung vom 31. Januar 1861 zurück, so läßt sich soviel unzweifelhaft nachweisen, daß die Majorität, wenn sie wirklich die Post für einen Kaufmann zu halten geneigt gewesen ist, jedenfalls nicht die Absicht gehabt hat, eine Ausnahmebestimmung für die Post zu statuiren, daß vielmehr der einzige Grund für ihr Verhalten der gewesen ist, daß sie den Betrieb der Fahrpost — mit Recht oder mit Unrecht — für einen gewerbemäßigen gehalten hat. Gelingt uns dieser Nachweis, so folgt daraus, daß man nicht berechtigt ist, in dem Art. 421, der eine positive Entscheidung über die Qualification der einzelnen Frachtgeschäfte der Post enthält, auch eine positive Entscheidung unserer Streitfrage zu suchen, daß man vielmehr die Frage, ob der Postbetrieb ein gewerbemäßiger sei, als eine quaestio facti anzusehen hat, deren Prüfung und Entscheidung seitens des Gerichtshofes noch erst zu erfolgen haben würde.

Wir geben zunächst den betreffenden Passus aus dem Heimsoeth'schen Gutachten vom 28. Juli 1859, welcher mit dem entsprechenden Votum in den Protokollen fast wörtlich übereinstimmt:

a) Eine Verkennung des Posthoheitsrechts oder der Stellung der Postverwaltungen des Staates liegt keineswegs darin, daß eine privatrechtliche Seite des Postwesens privatrechtlich behandelt wird. Daß die Verwaltung der Staatsposten die Ausübung eines Staatshoheitsrechts in sich begreift und kein Gewerbe ist*), daß sie eine der Wohlfahrtspolizei des Staates angehörige Aufgabe löst, daß sie auf die Vermittelung des gesammten geistigen und materiellen Verkehrs gerichtet ist, — dies Alles wird nicht angetastet, wenn der Entwurf eine Art von Rechtsgeschäften, welche die Postverwaltung bei Verfolgung ihrer höheren Zwecke eingeht, nämlich den Transport von Gütern, im Verhältniß zu dem anderen Contrahenten gewissen, dem Charakter, welcher diesem Rechtsgeschäft privatrechtlich zukommt, entsprechenden Normen unterordnet, soweit nicht die Abweichungen, welche in den besonderen Verhältnissen des Postinstituts gerechtfertigt sein mögen, durch Gesetz oder Verordnung Anerkennung finden.

b) Den Begriff von Gewerbe, in dem engeren Sinne, welcher bei dem erwähnten anstößigen Gegensatze zum Grunde gelegt wird, hat der Nürnberger Entwurf nicht als Kriterium der Handelsgeschäfte adoptirt; jener Begriff würde bei weitem zu eng sein, um erschöpfend als letzteres zu dienen (vergl.

*) In den Protokollen heißt es: kein Gewerbe im engeren Sinne.

auch Art. 10 des Entwurfs). Unter gewerbemäßigem*) Betrieb wird derjenige verstanden, bei welchem gewisse Geschäfte in der Weise wiederholt und gegen Entgelt ausgeführt werden, wie es bei dem Betriebe eines Gewerbes der Fall ist.

c) Das Frachtgeschäft aber, wenn es in dieser Weise, gleichviel von wem, betrieben wird, bietet durchgreifende Veranlassung, in civilrechtlicher Beziehung zu den Handelsgeschäften gerechnet zu werden u. s. w.

Wir folgern hieraus dieses:

1. Der Bevollmächtigte vertheidigt den Entwurf, insofern derselbe, was nicht streitig, die Transportgeschäfte der Fahrpost für Handelsgeschäfte erklärt; nur nebenbei (im Absatz b.) erklärt er auch den Geschäftsbetrieb der Post selbst für einen gewerbemäßigen.

2. Er ist also weit entfernt davon, zu behaupten, daß die Post auch dann als Kaufmann behandelt werden müsse, wenn ihr Betrieb ein nicht gewerbemäßiger sein sollte.

3. Er erkennt an, daß die Post auch beim Gütertransport kein Gewerbe betreibt.

4. Er erachtet diesen Umstand für unerheblich, weil der Entwurf zum Handelsgesetzbuch nicht den Betrieb eines Gewerbes, d. i. einen gewerbemäßigen Betrieb, sondern nur einen gewerbemäßigen Betrieb, d. i. einen Betrieb nach Art eines Gewerbes, einen Betrieb, der so zu sagen nur so aussieht wie ein Gewerbebetrieb, als Kriterium für die Kaufmannsqualität aufstelle.

Wenn die Nürnberger Commission nach Anhörung dieses Gutachtens den Entwurf gegen die gestellten Amendements aufrecht erhalten hat, so dürfte die Annahme ausgeschlossen sein, als habe sie für die Post eine Ausnahmebestimmung treffen und die Post, möge deren Betrieb ein gewerbemäßiger sein oder nicht, durch positives Gesetz für einen Kaufmann erklären wollen. Wäre dies ihre Absicht gewesen, so ist es völlig undenkbar, wie sie sich veranlaßt finden konnte, wenige Tage später, am 9. Februar 1861, eine veränderte Fassung des Art. 421 zu beschließen, welche der entgegengesetzten Auffassung Vorschub leistet. Während es bis dahin hieß: die Bestimmungen 2c. finden auch Anwendung auf Eisenbahnen 2c., wurde damals beschlossen, zu sagen: — finden auch Anwendung auf Frachtgeschäfte von Eisenbahnen und anderen öffentlichen Transportanstalten (Prot. S. 5105). Keine Aenderung hätte ungeeigneter sein können, wenn es der Commission in der That darauf angekommen wäre, die Transportanstalten subjectiv durch Gesetz für Frachtführer zu erklären.

Es kann daher nur in Frage kommen, ob die Commission etwa die von dem Referenten gegebene Definition des Begriffes der Gewerbemäßigkeit zu der ihrigen hat machen wollen. Allein auch dies ist zu verneinen. Einmal würde die Commission dadurch mit sich selbst in Widerspruch gerathen sein; denn sie hat es ausdrücklich abgelehnt, eine Definition jenes Begriffes zu geben (Prot. S. 1306). Sodann aber sprechen gegen die Richtigkeit jener Definition so schwerwiegende innere

*) In den Protocollen ist nicht ersichtlich, daß Dr. Heimsoeth den Ton auf die zweite Hälfte des Worts legt.

Bedenken, daß man der Behauptung, die Commission habe die Ansicht des Referenten acceptirt, nicht ohne zwingende Beweise Glauben schenken darf. Solche Beweise fehlen aber gänzlich. Daher kommt auch Goldschmidt*), der, wie wir sahen, die Autorität der Protokolle sehr hoch hält, zu dem Resultat, daß die fragliche Aeußerung des Referenten nicht als die Ansicht der Commission gelten könne.

Wir können für die Richtigkeit unseres Ergebnisses, daß nämlich die Frage wegen der Kaufmannsqualität der öffentlichen Transportanstalten durch das Handelsgesetzbuch nicht entschieden sei, die Autorität des Reichs-Oberhandelsgerichts selbst ins Feld führen. Dasselbe hat in dem Bescheide vom 14. December 1871**), bei welchem es sich um die Kaufmannsqualität der Königlich Sächsischen Staats-Eisenbahn handelte, sich weder auf den Zusammenhang zwischen Art. 421 und Art. 390***), noch auf die Protokolle berufen, vielmehr ausgesprochen:

> daß die Verhandlungen der Nürnberger Commission, auf welche sich die Vertheidiger beider entgegengesetzten Meinungen beriefen, etwas Zuverlässiges weder für die eine, noch für die andere Meinung ergäben†),

und sich demnächst der sachlichen Prüfung unterzogen, ob der Transportbetrieb der Eisenbahn ein gewerbemäßiger sei.

II. Wenden wir uns nun unsererseits zu der sachlichen Prüfung unserer Frage, so haben wir zu erörtern:

1) Welches ist das entscheidende Merkmal eines gewerbemäßigen Betriebes?
2) Ist danach der Fahrpostbetrieb ein gewerbemäßiger Betrieb?

Bei der Redaction des Handelsgesetzbuchs hat man es absichtlich vermieden, den Begriff der Gewerbemäßigkeit näher zu definiren, weil man den Ausdruck für populär genug hielt, um einer richtigen Anwendung im einzelnen Falle versichert sein zu können, eine zutreffende allgemeine Begriffsbestimmung dagegen für unthunlich erachtete.

Die Wissenschaft hat sich der Aufgabe, eine nähere Bestimmung des Begriffs zu geben, nicht entziehen können. Dabei sind zahlreiche Streitfragen aufgetaucht, von denen aber für unser Thema nur eine von Bedeutung ist. Nach v. Hahn††) genügt es, daß der Wille von vornherein auf den Abschluß von ganzen Reihen von Handelsgeschäften, welche eine zusammengehörige Masse bilden, gerichtet ist. Nach Goldschmidt†††) ist der gewerbemäßige Betrieb der Betrieb als dauernde Einkommensquelle derart, daß alle einzelnen Geschäfte als Theile eines gewollten größeren, auf Erzielung eines Einkommens gerichteten Geschäftscomplexes erscheinen, und durch dieses innere Band eines einheitlichen Gewerbswillens zusammengehalten werden. Noch schärfer bezeichnet Thöl†*) die Absicht des Gewinnes, die Speculation, als das unterscheidende Kriterium des Handels. Des-

---

*) Handbuch I. S. 356 Note 14.

**) Stegemann, Band 5 S. 140. Entscheidungen Band III. S. 405—409.

***) Dies thut in Uebereinstimmung mit dem Gerichtshof Puchelt, Commentar S. 859.

†) So namentlich Goldschmidt, Handbuch I. Aufl. 1. Bd. S. 356 (Note 14), dessen kurzer und treffender Erörterung unserer Streitfrage wir in allen Punkten beistimmen.

††) Commentar Bd. 1. S. 9 §. 4.

†††) Handbuch 1. Aufl. Bd. I. S. 334.

†*) Handelsrecht §. 12 S. 72.

gleichen halten Endemann*), Makower**), Kompe***), Koch†) die Absicht des Gewinnes für eine nothwendige Voraussetzung. Wie bereits erwähnt, ist auch bei den Nürnberger Conferenzen scharf hervorgehoben worden, daß der Art. 5 des Handelsgesetzbuchs nur auf die des Gewinnes halber betriebenen Handelsgeschäfte des Staates Anwendung finden könne (Prot. S. 1260). Aus der später gelegentlich gegebenen Definition, wonach unter gewerbemäßigem Betriebe derjenige Betrieb zu verstehen sei, bei welchem gewisse Geschäfte in der Weise wiederholt und gegen Entgelt ausgeführt werden, wie es bei dem Betriebe eines Gewerbes der Fall sei (Prot. S. 5043), würde man mit Unrecht schließen, daß der damalige Referent Dr. Heimsoeth selbst die Absicht des Gewinnes für unerheblich erachtet habe. Denn derselbe sagt in einem späteren, der Preußischen Postverwaltung unter dem 25. November 1861 amtlich mitgetheilten Gutachten wörtlich:

> Der Betrieb der Frachtgeschäfte durch die Post ist eine Transportunternehmung, als solche ein Handelsgeschäft; es trägt auch den vom Gesetz stillschweigend dabei vorausgesetzten Charakter der Speculation auf Gewinn.

Auch Puchelt††) erkennt unter Hinweis auf den Gegensatz, den §. 260 des Strafgesetzbuchs zwischen den Begriffen »gewerbsmäßig« und »gewohnheitsmäßig« macht, an, daß in der Gewerbemäßigkeit die Absicht des Erwerbes liege, wobei der Begriff des Gewinnes nicht nothwendig in Betracht komme.

Das Reichs-Oberhandelsgericht hat es in dem oben erwähnten Bescheide vom 14. December 1871 dahingestellt sein lassen, ob die auf Erlangung eines unmittelbaren pecuniären Gewinnes gerichtete Absicht ein wesentliches Kriterium der Gewerbemäßigkeit sei, oder ob nicht vielmehr die Absicht, die betreffenden Geschäfte gegen Entgelt auszuführen, hinreichend sei.

Wir halten mit der herrschenden Ansicht das Moment der Speculation für ein nothwendiges Erforderniß des gewerbemäßigen Geschäftsbetriebes. Die Quelle, aus welcher die entgegengesetzte Auffassung geflossen ist, läßt sich genau bezeichnen.

1) Das Moment der Speculation wohnt nicht nur dem Gesammtgeschäftsbetriebe, sondern auch den einzelnen Handelsgeschäften eines Kaufmanns bei, und zwar in der Regel so sichtbar bei, daß darüber kein Zweifel entsteht. Wenn nun zu prüfen ist, ob Jemand Handelsgeschäfte gewerbemäßig betreibt, so ist unter hundert Fällen in neunundneunzig das Moment der Gewinn-Absicht nicht streitig, sondern es ist nur streitig, ob die betreffenden Geschäfte regelmäßig und im Zusammenhange, oder ob sie etwa nur gelegentlich betrieben worden sind. Es wird also in der Praxis bei der Constatirung eines gewerbemäßigen Betriebes in der Regel nur noch auf dies letztere Moment und nicht mehr auf das Moment der Speculation ankommen.

2) Die Fassung des Handelsgesetzbuchs unterstützt — bei oberflächlicher Betrachtung — jene Auffassung. Wenn Art. 272 gewisse Arten von Geschäften (und zwar solche, die in der Regel des Gewinnes halber betrieben werden) aufzählt und

---

*) Handelsrecht S. 68 Note 23.

**) Handelsgesetzbuch S. 12.

***) Zur Lehre vom Postfrachtgeschäft in Goldschmidt's Zeitschrift Bd. XI. S. 11.

†) Commentar 2. Ausgabe Anm. 9a. zu Art. 272 S. 454, 455.

††) Commentar S. 11 Note 5.

für Handelsgeschäfte erklärt, jedoch unter der Voraussetzung, daß dieselben gewerbemäßig betrieben werden, so liegt die Auffassung recht nahe, als habe der Gesetzgeber die Prüfung, ob die betreffenden Geschäfte solche seien, welche des Gewinnes halber betrieben werden, seinerseits bereits vorgenommen und dem Richter nur noch die Prüfung überlassen, ob der Betrieb auch ein genügend regelmäßiger sei.

3) Die Prüfung, ob ein Geschäftsbetrieb des Gewinnes halber geführt wird, ist zwar in der Regel ganz mühelos; sie ist aber gerade in den wenigen Fällen, die dem streitigen Grenzgebiet angehören, um so schwieriger und nöthigt, zu Erwägungsgründen staatsrechtlicher und volkswirthschaftlicher Natur zu greifen. Auf dieses Gebiet begeben sich unsere Gerichtshöfe ungern und haben daher eine gewisse Neigung, in dem Gesetz eine positive Entscheidung der streitigen quaestio facti zu erblicken.

4) Es ist allerdings nicht gut möglich, einen Geschäftsbetrieb, der ohne Rücksicht auf Gewinn geführt wird, einen gewerbemäßigen zu nennen; wenigstens ist der populäre Sinn dieses Ausdrucks, auf den die Gesetzesverfasser ja hingewiesen haben, auf einen solchen Geschäftsbetrieb nicht anwendbar. Aber die Schwierigkeit schwindet, wenn man mit Heimsoeth den Ton auf die zweite Hälfte des Worts legt und »gewerbemäßig« liest; dann genügt ein Betrieb, der zwar kein Gewerbebetrieb ist, aber wie ein Gewerbebetrieb aussieht.

In dieser Entstehungsgeschichte der gegnerischen Auffassung liegt zugleich deren Kritik. Daß das Moment der Speculation nicht ein, sondern geradezu das charakteristische Merkmal des Handelsstandes ist, daß gerade die Speculation es ist, welche ein besonderes Recht und eine besondere Rechtsstellung für den Handelsstand bedingt, das leugnet im Grunde Niemand. Wäre unser Handelsstand — gegen die Natur der Dinge — so geartet, daß er seine Geschäfte zwar gegen Entgelt, aber ohne dabei gewinnen zu wollen, machte, so würde sich niemals das Bedürfniß eines besonderen Handelsrechts herausgestellt haben. Die Gegner sind mithin genöthigt, zwei Arten eines kaufmännischen Betriebes anzunehmen: der eine, der gewerbliche, auf Gewinn abzielende, bildet weitaus die Regel, der andere, einem Gewerbebetriebe nur äußerlich gleichende, auf Gewinn nicht gerichtete, die seltene Ausnahme. Beide Begriffe sollen von dem Gesetzgeber mit einem und demselben Wort bezeichnet sein, und die kerntreffende Bezeichnung der Gewerbemäßigkeit zugleich ihr eigenes Gegentheil bedeuten. Forschen wir in den Protokollen der Nürnberger Conferenz und in den juristischen und volkswirthschaftlichen Werken aus der Zeit der Entstehung des Handelsgesetzbuchs nach dem Grunde dieser seltsamen Erscheinung, so erfahren wir nicht etwa, daß es zweckmäßig erschienen sei, zu dem Handelsstande außer den wirklichen Speculanten auch solche Personen zu zählen, die es nicht sind; vielmehr ist es evident, daß man den Staat und andere juristische Personen nur darum den Gewerbetreibenden beigesellte, weil und insoweit man ihnen in der That Speculationsgelüste zuschrieb. Daß die damalige Zeit der siegreichen Freihandelsbewegung die Grenzen des Gebietes der freien Concurrenz etwas weiter, die Grenzen des der Staatsthätigkeit zugewiesenen Gebietes etwas enger abzustecken geneigt war, als wir es heute sind, ist bekannt; daß aber die Nürnberger Commission sich enthalten hat, die damalige, mehr als je im Schwanken begriffene Grenzlinie gesetzlich zu fixiren, ist unter den vielfachen Beweisen gesetzgeberischen Taktes, die jene Versammlung an den Tag gelegt hat, sicherlich nicht der unbedeutendste.

Der gewichtigste Einwand gegen unsere Ansicht ist der, daß es sehr schwierig sei, zu erkennen, ob bei einem Unternehmen, welches einerseits dem öffentlichen Interesse dient, andererseits aber doch auch etwas einbringt, die Absicht auf die Erzielung eines Gewinnes gerichtet sei. Nach Goldschmidt*) ist zu prüfen, ob der principale Zweck die Erzielung von Gewinn bz. die Erzielung eines dauernden Einkommens, oder die Erfüllung öffentlicher Functionen, die Förderung der allgemeinen Wohlfahrt, die Verfolgung mildthätiger Zwecke ist. Man kann dasselbe wohl noch treffender ausdrücken: es kommt darauf an, ob die Absicht in erster Linie darauf gerichtet ist, die dargebotenen Leistungen zu verrichten, oder darauf, mittelst dieser Leistungen Geld einzunehmen. Der Kaufmann, der die ganze Reineinnahme seines Geschäfts zu wohlthätigen Zwecken verwendet, ist darum nicht weniger Kaufmann; denn seine Absicht ist nicht darauf gerichtet, Waaren hinzugeben, sondern Geld einzunehmen. Die Spinnerei, welche lediglich gegründet wurde, um der arbeitslosen Bevölkerung Arbeit zu verschaffen, obgleich man voraussah, daß nicht mit Gewinn, sondern mit Verlust gearbeitet werden würde, war ein kaufmännisches Etablissement; denn die Hauptabsicht war nicht darauf gerichtet, die Welt mit Gespinnsten zu versehen, sondern Geld einzunehmen und davon den Arbeitern mehr zuzuwenden, als durch bloßes Almosengeben möglich gewesen wäre. Dagegen würde Friedrich Krupp in Essen, wenn er nicht aus anderen Gründen Kaufmann wäre, um des Betriebes der Consumanstalten für die Fabrikarbeiter willen noch nicht als Kaufmann anzusehen sein; denn die Hauptabsicht ist auf die Versorgung der Arbeiter und nicht auf die Einnahme von Geld gerichtet.**)

Stellen wir das obige Kriterium an die Spitze, so lautet unsere Frage: Ist die Absicht der Reichs-Postverwaltung darauf gerichtet, den Reichsangehörigen eine sichere, überallhin verzweigte Gelegenheit zur Versendung von Geldern und Päckereien darzubieten? oder betrachtet sie die Beförderung dieser Sendungen nur als ein Mittel, um zu der entsprechenden Portoeinnahme zu gelangen? Es handelt sich hier nicht etwa um eine staatsphilosophische Erörterung, ob die Vermittelung des Geld- und Päckereiverkehrs allgemein zu den Aufgaben des Staates zu zählen sei; es handelt sich vielmehr lediglich darum, ob das Reich im Hinblick auf den Stand unserer wirthschaftlichen Entwickelung die Vermittelung jenes Verkehrs zur Zeit thatsächlich für eine seiner Aufgaben erachtet. Diese Frage wird nicht verneint werden können. So lange für die Versendung von Geld und von Päckereien bis zu einem gewissen Gewicht der Postzwang bestand, war die Ansicht verbreitet, daß die Vermittelung des Güterverkehrs recht eigentlich Sache der Privatindustrie sei, daß der Staat diese Vermittelung nur übernommen habe und allenfalls auch übernehmen dürfe, weil und insoweit er dabei ein gutes Geschäft mache, daß er jedoch bei Gewährung freier Concurrenz bald gezwungen sein werde, der Privatindustrie das Feld zu räumen. Nachdem der Postzwang seit einer Reihe von Jahren aufgehoben ist, hat man Gelegenheit gehabt, zu erkennen, daß jene Auffassung dem gegenwärtigen Stande der Entwickelung unseres Privattransportgewerbes weit vorausgeeilt war. Wenn die Reichs-Postverwaltung dazu übergehen wollte, das Frachtgeschäft nach Art eines

*) Handbuch Bd. I. 1. S. 348.

**) Nach dem im Text aufgestellten Merkmal dürften sich auch die übrigen in v. Hahns Commentar zu Art. 271 §. 14 (Bd. II. S. 13) angeführten zweifelhaften Fälle, welche ihn bewogen haben, das Kriterium der Speculationsabsicht auszuschließen, ohne Schwierigkeit entscheiden lassen.

Kaufmanns speculativ zu betreiben und die unrentablen Güterpostverbindungen aufzuheben, so würde sich gerade für die von dieser Maßregel betroffenen Gegenden am allerwenigsten ein Ersatz durch Privatfuhrunternehmungen finden und gebieterisch würde die Wiederherstellung des früheren Zustandes verlangt und durchgesetzt werden. Wie die Verhältnisse bei uns einmal liegen, glaubt die Bevölkerung ein gutes Recht auf ausgebildete Fahrpostverbindungen zu haben, und erachtet es die Postverwaltung für ihre Aufgabe, diesem Bedürfniß zu entsprechen.

Bei dieser Sachlage erübrigt nur noch die Prüfung, ob nicht das Reich bei dem Betriebe der Fahrpost außer dem Zwecke der Befriedigung eines öffentlichen Bedürfnisses als zweiten Hauptzweck die Erzielung einer Reineinnahme verfolgt, dergestalt, daß der Fortbetrieb der Reichsfahrpost durch die fortgesetzte Erreichung dieses zweiten Hauptzweckes gewissermaßen bedingt ist. Im Grunde genommen kann diese Frage gar nicht aufgeworfen werden. Wenn Reichsregierung und Reichsbevölkerung in der Fahrpostvermittelung eine Leistung erblicken, die der Staat seinen Angehörigen schuldig ist, so kann eine dauernd ungünstige Gestaltung der finanziellen Resultate den Staat nicht berechtigen, sich dieser Aufgabe zu entziehen. Sollte je der Fall eintreten, daß dem Zurückbleiben der Einnahmen hinter den Ausgaben weder durch veränderte Tarife, noch durch sonstige Verwaltungsmaßnahmen abgeholfen werden könnte, so würde dies entweder das Zeichen eines allgemeinen Rückganges der wirthschaftlichen Verhältnisse oder eine Folge des Erstarkens der Privatconcurrenz auf den gewinnbringenderen Routen sein. Die Einziehung der Fahrposten würde daher im ersten Falle eine wirthschaftlich zurückgehende Bevölkerung, im andern Falle den wirthschaftlich zurückgebliebenen Theil der Bevölkerung schwer betreffen. Zudem ist die Frage nach der Rentabilität der Fahrpost auch thatsächlich keineswegs eine einfache und unbestrittene. Denn wenn sich auch die Einnahmen aus der Fahrpost ungefähr schätzen lassen, so ist es doch überaus schwierig, auch nur annähernd den Betrag zu schätzen, um den sich die Gesammt-Ausgaben bei Aufgabe der Fahrpost verringern würden, so daß die Ansichten darüber, ob die Aufhebung der Fahrpost auf die Reineinnahme günstig oder ungünstig einwirken würde, getheilt sind. *)

Aber die Post bringt doch Ueberschüsse und nach Art. 49 der Reichsverfassung scheinen dieselben sogar zu den dauernden Institutionen des Reiches zu gehören! Wenn wir zuversichtlich hoffen, daß dies der Fall sein werde, so folgt daraus für die Annahme eines gewerbemäßigen Betriebes nichts. Diese Ueberschüsse, eine so wichtige Vorbedingung sie für die weitere Vervollkommnung unseres Postwesens auch sein mögen, fallen doch für die uns vorliegende Frage nach dem Gesagten nicht ins Gewicht.

Das Reichs-Oberhandelsgericht macht in dem erwähnten Bescheide vom 14. December 1871 selbst darauf aufmerksam, daß der Staat es nicht in der Hand habe, ein solches Erträgniß herbeizuführen, welches genau mit dem Kostenaufwande balancirt. Daraus folgt, daß es zufällige Ueberschüsse geben kann. Wenn der Gerichtshof dann weiter folgert, daß der Staat zur Vermeidung von Verlust auf Gewinn bedacht sein müsse, so ist diese Folgerung nur richtig, wenn es dem Staate auf Ver-

*) England (ohne Fahrpost) hatte 1871 bei 32½ Mill. Thaler Einnahme fast 8¾ Mill. Thaler, Frankreich (gleichfalls ohne Fahrpost) in demselben Jahre bei 24⅓ Mill. Thaler Einnahme 6½ Mill. Thaler Ueberschuß. Dagegen hatte die Reichspostverwaltung 1873 bei 31 Mill. Thaler Einnahme noch nicht 3½ Mill. Thaler Ueberschuß.

meidung von Verlust unter allen Umständen ankommt. Diese Voraussetzung trifft bei den Verkehrsanstalten nicht zu. Die Nordamerikanische Postverwaltung wirthschaftet dauernd und zum großen Segen für ihr ausgedehntes Gebiet mit Verlust. Unsere Telegraphenverwaltung ist lange in derselben Lage gewesen. Wir haben schon angedeutet, daß es bei besonders ungünstigen Verhältnissen unserer Fahrpost ähnlich ergehen könnte. Derartige Ausfälle hat die Staatskasse im Interesse des Landes zu tragen. Bei normal entwickelten Verhältnissen lassen sich Ausfälle allerdings vermeiden und es ist ein gesunder Grundsatz der Staatswirthschaft, daß die Verkehrsanstalten ihre Kosten decken müssen. Daher sind Ueberschüsse*) unvermeidlich. Sie sind aber ferner erfahrungsmäßig die Vorbedingung weiterer Tarifreformen und daher gerade vom Standpunkt derer zu acceptiren, welche die Aufgabe der Post lediglich in der Hebung der allgemeinen Wohlfahrt und Cultur erblicken. Andererseits herrscht unter den Vertretern der Staatswirthschaftslehre heutzutage Einstimmigkeit darüber, daß die Post nicht als Finanzquelle benutzt werden dürfe. In der Oldenburgischen Staatsverfassung hatte dieser Grundsatz bekanntlich Ausdruck gefunden, was natürlich nicht hindern konnte, daß auch in Oldenburg Ueberschüsse vorkamen. Wenn in der Reichsverfassung eine gleiche Bestimmung fehlt, so ergeben die jährlichen Etatsberathungen doch zu Genüge, daß es den Factoren der Reichsgesetzgebung durchaus fern liegt, die Post als eine geeignete Finanzquelle zu betrachten. Man kann ohne Uebertreibung sagen, daß der Kaufmann auf eine möglichst hohe, die Post auf eine möglichst niedrige Reineinnahme speculirt.

Goldschmidt**) hat daher durchaus Recht, wenn er unter Berufung auf Rau bei dem Postregal den dem Gewinn abgewendeten Hauptzweck so deutlich hervortreten sieht, daß jeder Zweifel ausgeschlossen sei, und wenn er mit Rücksicht hierauf für die Beantwortung unserer Frage den Umstand für unerheblich erklärt, daß bei Veranschlagung des Postetats alljährlich ein Ueberschuß in Aussicht genommen wird.

Wird diese Anschauung rücksichtlich der Briefpost ziemlich allgemein getheilt, so bestehen über die Fahrpost wohl noch vielfach argwöhnische Zweifel. Dem gegenüber ist zu constatiren, daß die Vermittelung des Geld- und Päckereiverkehrs genau nach denselben Grundsätzen gehandhabt wird, wie die Vermittelung des Briefverkehrs. Die Annahme und Beförderung der Packete und Gelder findet in derselben Ausdehnung statt, wie die der Briefe; die Reichspost kennt nicht die Ausschließung des Güterverkehrs auf unrentablen Routen, und wie für Normalbriefe besteht seit dem Beginn des Jahres für Normalpackete ein Einheitstarif, dessen Satz man ohne Gefährdung der Balance zwischen Einnahme und Ausgabe nicht niedriger greifen konnte.

Man würde übrigens fehlgehen, wollte man annehmen, daß in der Beurtheilung, welche die Frage, ob der Fahrpostbetrieb ein gewerbemäßiger sei, seitens der Kenner des Handelsrechts bisher erfahren, mit der Entscheidung des Reichs-Oberhandelsgerichts ein ungünstiger Wendepunkt eingetreten wäre. Bisher war die herrschende Meinung für Bejahung der Frage, ohne daß es freilich gelungen wäre, die Gründe, die Goldschmidt***) für die Verneinung gegeben, überzeugend zu widerlegen. Dem gegenüber ist es als ein immerhin günstiges Ereigniß zu betrachten,

*) und zwar bei der auf Hunderte von Millionen sich belaufenden Zahl der Sendungen und der Nothwendigkeit abgerundeter Tarifsätze zeitweise hohe Ueberschüsse.

**) Handbuch I. S. 348, S. 349 Note 12.

***) Mit ihm stimmen überein Dambach, Commentar S. 3, 50. Endemann, Handelsrecht S. 762 Note 1. Lesse in der Gerichtszeitung 1863 S. 214.

daß das Oberhandelsgericht sich nicht gegen unsere Auffassung ausgesprochen hat. Ein Anzeichen dafür, daß bei der Berathung gewichtige Stimmen zu unsern Gunsten laut geworden, finden wir in einer augenscheinlich unter dem Eindruck jener Berathung geschriebenen Stelle von Puchelt's Commentar (S. 859), dort heißt es:

> ob der Staat gewerbemäßig das Frachtgeschäft betreibt, ist hinsichtlich der Staatseisenbahnen vom R. O. H. G. bejaht und daraus dessen Kaufmannsqualität festgestellt. Hieraus habe ich gefolgert, daß auch das gesammte Postwesen und das Telegraphengeschäft als Handelsgeschäft und darum der Staat auch in dieser Hinsicht als Kaufmann anzusehen sei. Doch verkenne ich nicht, daß manche Zweifel obwalten, soweit es sich um Post und Telegraphen fragt. Die historische Entstehung und Ausbildung der Post in Deutschland zeigt freilich, daß damals für den Unternehmer die Post nicht als ein gemeinnütziches, sondern als ein sehr einträgliches Geschäft galt. Indessen ist richtig, daß für den Staat der finanzielle Gesichtspunkt bei Post und Telegraphie, und zwar weit mehr als bei Eisenbahnen, von untergeordneter Bedeutung ist; aber genügt das, um die Gewerbemäßigkeit des Betriebes zu beseitigen? Im Ganzen erzielt doch der Staat eine bedeutende Reineinnahme und administrirt jene Anstalten auch für Erreichung dieses Zweckes.

Hoffentlich ist es uns nicht mißlungen, die letzte Annahme zu widerlegen.

Fassen wir zum Schluß die gewonnenen Resultate zusammen.

Zu dem Begriff des gewerbemäßigen Handelsbetriebes wie zu dem Begriff des einzelnen Handelsgeschäfts gehört das Moment der Speculation.

Dieses Moment findet sich weder bei dem Fahrpostbetriebe im Ganzen, noch bei den einzelnen Frachtgeschäften der Post.

Streng genommen hätte daher das Frachtgeschäft der Post in das Handelsgesetzbuch nicht aufgenommen werden dürfen. Es lagen jedoch überwiegende Zweckmäßigkeitsgründe für die Aufnahme vor.

Immerhin beruht die Aufnahme des Postfrachtgeschäfts in die Reihe der Handelsgeschäfte auf positiver, mit den Grundbegriffen des Handelsgesetzbuchs nicht in vollem Einklang stehender Bestimmung des Artikel 421.

Aus dem Art. 421 sind daher diejenigen Consequenzen nicht zu ziehen, welche über den unmittelbaren Zweck desselben hinausgehen.

Aus dem Art. 421 ist daher zwar zu folgern, daß die Frachtgeschäfte der Post so zu beurtheilen sind, als ob sie wirkliche Handelsgeschäfte wären, jedoch nicht, daß der Betrieb dieser Geschäfte ein gewerbemäßiger sei.

Dieser durch den Sinn und Zusammenhang des Handelsgesetzbuchs gebotenen Auffassung steht die Fassung des Gesetzes nicht entgegen, sondern zur Seite.

Unter diesen Umständen würde es nicht entscheidend ins Gewicht fallen, wenn erweislich wäre, daß die Nürnberger Commission die Post für einen Kaufmann gehalten hätte.

Dieser Nachweis läßt sich jedoch aus der Entstehungsgeschichte der Art. 5 und 421 nicht einmal führen.

Die Post ist daher für einen Kaufmann im Sinne des Handelsgesetzbuchs nicht zu erachten.

43. Einige Worte über Zeitungsprovision.

Vom Ober-Postsecretair Schimmack in Cöln.

In einem Artikel der Nummer 3 des Deutschen Postarchivs, betreffend die Beförderung der Zeitungen durch die Post, ist die Ansicht ausgesprochen, daß das jetzt bestehende System der Provisionserhebung von 25 bz. 12½ pCt. des Einkaufspreises zur Beibehaltung sich nicht mehr empfehle, daß vielmehr in Anregung gekommen sei, an Abonnements- und Beförderungsgebühren für jede zur Versendung gelangende Nummer im Gewichte bis 50 Gramm 1 Pfennig, und bei höherem Gewichte 2 Pfennige, mindestens jedoch für jede abonnirte Zeitung 5 Groschen jährlich zu erheben.

Unterziehen wir dieses Project einer näheren Betrachtung.

Ihrer Natur nach zerfallen die Zeitungen in zwei Hauptgruppen, nämlich:

1) in solche, welche zur Mittheilung politischer Nachrichten oder Börsennotizen bestimmt sind, und
2) in nicht-politische, mithin vorwiegend in solche wissenschaftlichen oder belletristischen Inhalts und in Schriften für Religions-, Schul- oder Vereinszwecke.

Die Zeitungen der ersten Kategorie haben mehr einen vorübergehenden Werth, sie sind desto werthvoller, je schneller sie den Bestimmungsort erreichen; die der zweiten Gattung verlieren ihren Werth hingegen nicht so rasch, die meisten von ihnen gewähren noch nach Jahren Interesse. Das Bestreben jener geht daher naturgemäß dahin, möglichst oft zu erscheinen, während diese, auf die Erscheinungsweise weniger Gewicht legend, ihr Augenmerk mehr auf die Gediegenheit des Inhalts richten.

Die erstere dieser beiden Tendenzen hat sich nun, wie ein Blick auf die periodischen Preßerzeugnisse der größeren Staaten Europas zeigt, im Deutschen Postbezirke stärker als in den anderen Ländern entwickelt, und kann einer der Hauptgründe hierfür nur in der Thatsache gefunden werden, daß in Deutschland die Postprovision von dem Einkaufspreise berechnet wird, gleichviel, ob ein Blatt wöchentlich einmal oder öfter, z. B. 13 Mal, erscheint.

Letzteres System wäre richtig, wenn mit der Nummernzahl, welche doch einen wichtigen Factor bei Bemessung des Umfangs der Leistung im Zeitungsvertriebe abgiebt, auch der Preis verhältnißmäßig stiege. Dies ist aber nicht der Fall, wie sich Jeder aus dem Zeitungs-Preiscourante wird überzeugen können. Nach angestellten Ermittelungen beträgt der Einkaufspreis durchschnittlich pro Jahr bei den Gegenständen, welche wöchentlich

1 Mal erscheinen	1 Thlr.	22 Sgr.	6 Pf.,
2 » »	1 »	2 »	6 »
3 » »	2 »	— »	5 »
6 » »	4 »	22 »	5 »
7 » »	4 »	24 »	— »
12 » »	6 »	25 »	6 »
13 » »	5 »	21 »	10 »

Daher auch hauptsächlich der große Unterschied zwischen der diesseitigen und der Erscheinungsweise in anderen Ländern, wo die Verleger nicht vom Nettopreise, sondern nach Maßgabe der Zahl der Nummern einer Zeitung die Postvergütung bezahlen. Während z. B. in Oesterreich von Deutschen Zeitungen jetzt

252 wöchentlich 1 Mal,
58 » 2—3 Mal, und
80 » 6 Mal und öfter

erscheinende existiren, sind im Deutschen Postbezirke die correspondirenden Zahlen:

661,
945 und
348.

Dort machen folglich die Wochenblätter mehr als das Dreifache und die 2—3 Mal herauskommenden 72 pCt. der Tageszeitungen aus, wogegen hier die Zahl der Wochenblätter kaum das Zweifache, die der 2—3 Mal erscheinenden aber beinahe das Dreifache der täglich und öfter erscheinenden Zeitungen darstellt. Aehnlich wie in Oesterreich, ist es in Frankreich, England rc. der Fall.

Der Grundsatz, daß diese Staaten die Postgebühr nur nach der Zahl der Nummern berechnen, ist jedenfalls richtig. In Deutschland liegt die Sache jedoch insofern anders, als die Post die Zeitungen:

A. nicht nur befördert, sondern auch vertheilt bz. verpackt, und ferner auch

B. das Abonnement annimmt, die Bestellung ausführt, den Verleger befriedigt und die Kassen- und Abrechnungsgeschäfte besorgt,

während in jenen Staaten der Post nur die Beförderung obliegt.

Nichtsdestoweniger paßt das gedachte Princip auch auf die diesseitigen Verhältnisse. Denn die Leistungen ad A. bestimmen sich nach der Anzahl der Nummern, nur die ad B. sind von dieser unabhängig. Es kann hier nicht der Ort sein, genau darzulegen, in welchem Verhältnisse die Leistungen ad A. zu denen ad B. stehen; es dürfte vielmehr ohnedies schon einleuchten, daß bei einer wöchentlich einmal erscheinenden Zeitung mit ¼jährlichem Abonnementstermine, von welcher also 13 Nummern befördert und anderweit behandelt werden müssen, die Geschäfte ad A. mindestens ebenso groß sind wie die ad B. Dies dürfte hier genügen. Giebt man vorstehendes Verhältniß nämlich als richtig zu, dann verhält sich A. zu B. bei den Zeitungen, welche 2 Mal wöchentlich erscheinen, wie 1 zu 2, bei den 3 Mal erscheinenden wie 1 zu 3 u. s. f. Erwägt man nun noch, daß die Zahl der durch die Post debitirten Exemplare der Wochenschriften und der seltener publicirten Sachen verschwindend klein ist gegenüber der Exemplarienzahl der öfter herauskommenden Blätter, so kann es nicht zweifelhaft sein, daß bei Taxirung des Umfangs der Leistung der Post im Zeitungsvertriebe auf die Nummernzahl das entscheidende Gewicht zu legen ist.

Behufs Beantwortung der Frage, ob der Satz von 1 Pfennig zutreffend bemessen sei, dürften in Folgendem einige Anhaltspunkte sich darbieten.

Aus angestellten Ermittelungen ergiebt sich, daß bei den verbreitetsten Zeitungen, wenn sie ohne Berücksichtigung der Exemplare zur Berechnung kommen, die jetzige Provision im Durchschnitt jährlich beträgt:

								Thlr.	Sgr.	Pf.
1)	bei den Blättern,	welche	1	Mal	wöchentl.	erscheinen		—	13	6
2)	»	»	» 2	»	»	»		—	8	3
3)	»	»	» 3	»	»	»		—	15	3
4)	»	»	» 6	»	»	»		1	5	8
5)	»	»	» 7	»	»	»		1	6	2
6)	»	»	» 12	»	»	»		1	21	5
7)	»	»	» 13	»	»	»		1	12	8,

während nach dem neuen System zu berechnen wäre:

ad 1...............	5,6 Groschen,
» 2...............	8,8 »
» 3...............	13,2 »
» 4...............	30,0 »
» 5...............	33,0 »
» 6...............	52,8 »
» 7...............	57,2 »

Berücksichtigt man aber auch die Zahl der Exemplare nach Abzug von 30 pCt., welche vermuthlich nicht durch die Post debitirt werden, so giebt dies pro Exemplar und Jahr im Durchschnitt

	bei dem jetzigen Provisionssystem	nach der neuen Taxe
ad 1 konnte wegen zu unsicherer Grundlage nicht berechnet werden.		
» 2	8 Sgr. 1 Pf.	8,8 Gr.
» 3	16 » 2 »	13,2 »
» 4	36 » 8 »	31,8 »
» 5	38 » 3 »	42,0 »
» 6	52 » 2 »	52,8 »
» 7	44 » 8 »	57,2 »

Zieht man hingegen alle im Deutschen Postbezirke z. B. durch die Post debitirten Blätter, ohne auf die Exemplare Rücksicht zu nehmen, in Betracht, so stellt sich das Verhältniß wie folgt. Es würden

	theuerer:	billiger:	
ad 1................	159	432;	70 würden denselben Preis behalten;
» 2................	331	318	
» 3................	245	45	
» 4................	201	72	
» 5................	18	9	
» 6................	20	5	
» 7................	8	—	

Aus alle dem dürfte erhellen, daß die Einführung des Satzes von 1 Pfennig pro Nummer bis 50 Gramm Gewicht und von 2 Pfennigen bei größerem Gewicht mit einem Minimalsatze von 5 Sgr. jährlich im Durchschnitt eine Erhöhung der Postvergütung bei den Zeitungen der ersten Gruppe involviren würde, im Einzelnen jedoch nur da, wo bei einem niedrigen Einkaufspreise sehr viele Nummern zu versenden wären.

Gegenüber den Sätzen in Oesterreich von 1 Neukr. = $2\frac{2}{5}$ Pf., in Frankreich von 4 Cts. = 4 Pf., und in England von $\frac{1}{2}$ Penny = 5 Pf. erscheint die neue Taxe immer noch mäßig, namentlich wenn man bedenkt:

1) daß die Post in jenen Ländern viel weniger Mühewaltung als bei uns hat, wie weiter oben näher angegeben worden ist, und
2) daß in den letzten Jahren auch in Deutschland die Arbeitslöhne ꝛc. bedeutend im Preise gestiegen sind.

Die Post kann nicht die Absicht haben, aus dem Zeitungsdebit hohen Gewinn zu ziehen; dagegen dürfte es aber auch ihr Recht und, da sie ein Staatsinstitut ist, gegenüber dem nicht Zeitungen lesenden Publicum sogar ihre Pflicht sein, zu verlangen, daß sie für die aufgewendete Mühe hinreichend entschädigt werde.

Wenden wir uns nun zur zweiten Gruppe, also zu denjenigen Zeitungen, welche nicht zum Bringen von politischen Nachrichten oder Börsennotizen bestimmt sind, zu den Wochen-, Monats- und Jahresschriften, den Fach-Journalen und belletristischen Sachen.

Diese Gegenstände würden, insofern sie wöchentlich einmal oder seltener herausgegeben werden, im Durchschnitt weniger Postgebühr als jetzt zahlen. Bezüglich der Wochenschriften ist dies weiter oben auch schon gezeigt worden. Der Zweck der Zeitungen der zweiten Gruppe kann zwar im Allgemeinen als ein die Volkswohlfahrt fördernder betrachtet werden, so daß von diesem Standpunkte aus eine Tarifermäßigung für dieselben wohl gerechtfertigt wäre. Bei einzelnen, und zwar gerade den größeren, würde die Ermäßigung aber eine sehr wesentliche sein, wie folgende Beispiele darthun dürften:

	jetzige Provision	neue Taxe
Gartenlaube	13 Sgr.	5 Sgr.
Bazar	20 »	8 »
Daheim	15 »	8,8 »
Grenzboten	10 »	5 »
Illustr. Deutsche Monatshefte von Westermann	14 »	8,8 »
Illustrirte Zeitung	48 »	8,8 »
Kladderadatsch	17 »	5 »
Omnibus	11 »	5 »
Salon	14 »	8,8 »
Sonntagsblatt für Jedermann	10 »	5 »

Bei vielen anderen Zeitschriften würde die Differenz noch größer sein.

Die Frage ist nun, welche Wirkung würde eine so bedeutende Ermäßigung haben und wem würde sie zu gute kommen.

Da dürfte denn die Annahme nahe liegen, daß sich die Zahl der Postabonnenten wesentlich vermehren möchte. Eine solche Vermehrung könnte aber auch derartige Dimensionen annehmen, daß sie auf den Postapparat, welcher mit Schnelligkeit und deshalb mit Leichtigkeit arbeiten muß, erschwerend einwirkte.

Angesichts der Eventualität, eine große Mehrarbeit zu erhalten, ohne die Provisionseinnahme vermehrt zu sehen, dürfte daher die Post doch Bedenken tragen, den Einpfennig- bz. Zweipfennigsatz auch auf die Zeitungen der zweiten Gruppe anzuwenden, und zwar um so mehr, als das lesende Publicum voraussichtlich keinen Vortheil davon hätte. Denn nach den gemachten Erfahrungen streben fast alle Verleger dahin, ihre Zeitungen dem Publicum zu einem und demselben

Preise zuzuführen, der Vertrieb geschehe durch die Post oder durch den Buchhandel. Die Post bezahlt dem Verleger in der Regel einen anderen Preis als der Buchhändler. Für den Bazar z. B. giebt erstere vierteljährlich 20 Sgr., letzterer dagegen nur 17 Sgr. Der Abonnent bezahlt in beiden Fällen 25 Sgr.

Die Ermäßigung der Postvergütung würde folglich dem Publicum kaum zu gute kommen.

Da nun eine Erhöhung des in Vorschlag gebrachten Satzes, z. B. auf das Doppelte, wiederum viele Zeitschriften, namentlich die zu Religions-, Schul- und Vereinszwecken herausgegebenen vertheuern würde, was ebenfalls nicht zu befürworten wäre, so dürfte es das Beste sein, hinsichtlich der Zeitungen der zweiten Gruppe das bisherige Provisionssystem aufrecht zu erhalten, vielleicht unter Ermäßigung des Satzes von 25 auf 20, und des von 12½ auf 10 pCt.

Für Beibehaltung dieses Systems innerhalb der angedeuteten Grenzen spricht übrigens noch der, wenn auch nebensächliche, Umstand, daß, da die Zeitungen der Gruppe Nr. 2 meistens einen größeren und dauernderen Werth haben als die anderen, sie auch mit mehr Sorgfalt im Dienstbetriebe behandelt werden müssen, und ferner, daß in Verlustfällen der Postverwaltung oder ihren Beamten für Neubeschaffung in der Regel Kosten entstehen, während Nummern politischer Zeitungen gewöhnlich unentgeltlich nachgeliefert werden.

Was die öfter als einmal wöchentlich erscheinenden Zeitungen der zweiten Gruppe betrifft, so kann, da aus dem Preiscourante nicht zu ersehen ist, welche Blätter politischer Natur sind und welche nicht, ohne anderweitiges Material mit Sicherheit kein Urtheil darüber abgegeben werden, ob dieselben besser der Gruppe 1 beizufügen wären. Vielleicht wäre es das Beste, die 2 Mal wöchentlich publicirten bei Gruppe 2 zu belassen, die öfter erscheinenden aber zu Gruppe 1 zu nehmen.

---

44. Das Nordamerikanische Wettersignal-Büreau.

Es bestehen, wie in dem Jahresberichte des Signaldienst-Büreaus der Vereinigten Staaten mitgetheilt wird, jetzt 78 reguläre Stationen in den Vereinigten Staaten, 11 in Canada und 3 in Westindien — im Ganzen 92. Von den 78 Stationen im Unionsgebiete wurden 13 im Laufe des vorigen Jahres errichtet; ferner wurden 4 in Canada etablirt, vom meteorologischen Büreau der Dominion, die ihre Berichte austauschen. Die regulären telegraphischen Berichte von Havana in Cuba begannen am 6. August; von Kingston in Jamaica am 18. September, und von Santiago de Cuba am 29. September. Drei andere Stationen auf den Inseln Porto Rico, Guadeloupe und Barbadoes werden ihre Thätigkeit beginnen, sobald Beobachter angestellt werden können. Gegenwärtig ist noch kein Vertrag mit den Behörden dieser Inseln abgeschlossen und die Berichte von diesen Stationen sind daher unregelmäßig oder müssen offiziell verlangt werden.

Die Veröffentlichung von Wetterbülletins und Karten, die Mittheilungen an die Presse und das Aufstellen von Gefahrsignalen im Interesse der Schifffahrt wurden im verflossenen Jahre fortgesetzt. Die Gesammtzahl der Wetterbülletins, welche

in den verschiedenen Städten an den Flüssen, Seen und der Meeresküste ausgegeben und vertheilt wurden, ist 143,097; davon sind die Berichte über das Steigen und Fallen des Niveaus verschiedener Hauptflüsse auszunehmen. Die Zahl der Wetterkarten, welche ausgegeben wurden, ist 320,770, und der Presse des Landes wurden 23,224 specielle Berichte zugesandt. Außerdem wurden an die Presse, Ackerbau- und Handelsvereine, Lehranstalten und wissenschaftliche Personen 9402 Copien der »wöchentlichen Wetter-Chronik« und 6896 Copien der »monatlichen Wetter-Revue« kostenfrei versandt. Das Büreau hat unter der Leitung des Kriegsministers seine Bemühungen fortgesetzt, die täglichen Wetterberichte auch für diejenigen Ackerbaudistricte nutzbar zu machen, welche sich keiner telegraphischen Verbindung mit den Beobachtungsstationen erfreuen und die täglichen Berichte der Presse daher erst erhalten, wenn es zu spät ist, sie zu benutzen. Diesem Uebelstande hat man durch folgenden Plan abzuhelfen gesucht. Es wurde das ganze Land in Districte eingetheilt, in deren Mitte ein Postamt liegt, von welchem die Copien bis längstens 4 Uhr Nachmittags desselben Tages an die umliegenden Postämter des Districts gelangen können. Jeder Postmeister erhält zwei Copien zugeschickt und stellt sie in seiner Postoffice sogleich nach Empfang zur allgemeinen Besichtigung aus. Auf diese Weise werden täglich 4491 verschiedene Postämter mit 8982 gedruckten Copien versehen. Durch diese verschiedenen Veröffentlichungen glaubt das Signalbüreau täglich ein Drittel aller Haushaltungen in den Vereinigten Staaten mit Wetterberichten zu versehen. Regelmäßige Mittheilungen tauscht das Büreau mit 161 verschiedenen Organisationen, als Handelskammern, Ackerbaugesellschaften und ähnlichen Vereinen, aus.

Die mehr wissenschaftlichen Arbeiten des Büreaus haben eine Präcision und Vollständigkeit erreicht, welche wohl diejenigen anderer Länder weit übertreffen. Für das Studium der Phänomene in den oberen Theilen der Atmosphäre und der nothwendigen Unterschiede in der Methode der Beobachtung und Berechnung höher oder niedriger gelegener Stationen wurden einige Stationen an entsprechenden Punkten errichtet. Zu den Stationen am Mount Washington, N. H., und Mount Mitchell, N. C., wurde eine Telegraphenstation am Pike's Peak, in einer Höhe von 14,216 Fuß über dem Meere errichtet. Die Station Colorado Springs wurde mit einer telegraphischen Verbindung versehen und ist jetzt in Thätigkeit.

Der letzte Congreß autorisirte die Einrichtung von Signalstationen auf Leuchtthürmen und entsprechend gelegenen Lebensrettungsstationen an den Ufern der Seen und der Meeresküste und die Herstellung von Telegraphenlinien zu diesem Zwecke. Eine solche Linie wurde im vergangenen Jahre zwischen Peck's Beach, N. J., und Seaville, einer Station der Western-Union-Telegraph-Compagnie, hergestellt; sie ist 10 Meilen lang. An einer Telegraphenlinie zwischen Sandy Hook und Barnegat Inlet, N. J., eine Distanz von 50 Meilen, wird gegenwärtig gearbeitet. Durch die Verbindung dieser Punkte wird es möglich, Signale auf den Lebensrettungsstationen in Sandy Hook, Long Branch, Barnegat, Atlantic City, Peck's Beach und Cape May auszustellen. Es ist beabsichtigt, längs der Küste New Jersey's von Sandy Hook bis Cape May, in Entfernungen von je 25 Meilen solche Signalstationen zu errichten. Der Bericht führt dann noch verschiedene Telegraphenlinien und Signalstationen an, welche theils bereits begonnen wurden, theils in nächster Zukunft errichtet werden sollen. Diese Arbeiten werden von den Offizieren und Mannschaften des Signaldienstzweiges der Armee ausgeführt.

Warnungssignale wegen erwarteter Stürme wurden im Laufe des vorigen Jahres 88 Mal ausgegeben. In 70 Fällen trafen diese Vorhersagungen ein, d. h. bei einem Theile der gewarnten Stationen. Nach Canada, an das meteorologische Büreau wurden 40 specielle Warnungstelegramme gesandt. Wenn auch mancher vorhergesagte Sturm ausblieb, so kam doch kein Sturm ungewarnt. Folgendes ist der Procentsatz der eingetroffenen Vorhersagungen: New-England 81,50; mittlere Staaten 81,17; süd-atlantische Staaten 79,92; die unteren Seen 78,90; der östliche Golf 77,17; Ohio-Flußgebiet 76,42; westlicher Golf 74,40; die oberen Seen 75,25; die nordwestlichen Staaten 74,00. Dies ist ein Fortschritt im Vergleiche zum vorigen Jahre; eine weitere Vermehrung der Stationen wird die Genauigkeit der Wahrscheinlichkeitsberechnungen noch mehr erhöhen. Die Correctheit der Regeln und Methoden, welche das Signalbüreau in seinen Arbeiten anwendet, steht außer Zweifel und läßt sich aus den gemachten practischen Erfahrungen mathematisch nachweisen.

Der Chef des Signalbüreaus verweist schließlich auf den einstimmigen Beschluß des in Wien gehaltenen meteorologischen Congresses, darauf hinzuwirken, daß sämmtliche civilisirte Nationen der Welt wenigstens eine Wetterbeobachtung täglich zu einer und derselben Zeit nach einem gemeinsamen Systeme ausführen sollten, um so feste Grundlagen als möglich für den meteorologischen Dienst zu erhalten. Rußland und die Türkei wollten am 1. Januar 1874 beginnen, mit den Vereinigten Staaten ihre täglichen Beobachtungen auszutauschen, und man erwartet, daß in Kürze sich auch andere Nationen anschließen werden.

II. Kleine Mittheilungen.

Der Reiseverkehr über die Schweizer Alpenpässe im Jahre 1873 beziffert sich wie folgt:

St. Gotthard	65,492	Personen,
Simplon	27,671	»
Splügen	24,144	»
Bernardin	23,991	»
Julier-Paß	11,142	»

Chinas Handel mit Europa hat einen enormen Umfang angenommen. Im Jahre 1871 belief sich der Werth der allein in den, Europäischen Schiffen geöffneten Vertragshäfen auf 394,434,059 Taels = über 850 Mill. Thaler. Hiervon kamen

auf Englische Rechnung	215,415,690	Taels,
» Amerikanische	145,062,724	»
» Deutsche	16,242,680	»

Die Handelswerthe für die übrigen fremden Nationen waren weit geringer, als der des Deutschen Handels.

An Europäischen Schiffen liefen 1872 ein:

	15,778	von	7,940,320	Tonnen Gehalt,
darunter Deutsche	1,603	»	483,736	» »

Als sehr förderlich für Hebung des Deutschen Handels mit China hat sich die Herstellung der directen Dampferlinie von Hamburg nach Shangai durch die Deutsche Dampfschiffsrhederei in Hamburg erwiesen.

Das Reisen in der Europäischen Türkei gehörte noch vor wenigen Jahren selbst für die dort Ansässigen, wahrlich nicht Verwöhnten, zu dem beschwerlichsten, dem man sich unterziehen konnte. Der schauderhafte Zustand der Wege, die noch dazu durch zahlreiches Gesindel höchst unsicher gemacht wurden, das Mißtrauen der Behörden, das schlechte Unterkommen und tausend andere Unbequemlichkeiten waren gleichsam Schutzmauern, die zu übersteigen wenige Abendländer den Muth hatten. Dies ist nun in den letzten sechs Jahren bedeutend besser geworden. Trifft man auch im Innern der Türkei noch fast allenthalben die primitivsten Verhältnisse an, so ist doch das Reisen daselbst jetzt in mancher Beziehung, besonders in Bulgarien, durch die energischen Bemühungen des ehemaligen Gouverneurs Midhat Pascha erleichtert.

Seitdem in Bulgarien gute Chausseen dem Verkehre zu Gebote stehen, ist daselbst die Türkische Reitpost aufgehoben, und es sind auf einzelnen Strecken Fahrposten eingerichtet worden. Wagen und Pferde derselben gehören einer Privatgesellschaft. Sonderbarerweise ist weder in Lom Palanka (an der Donau, unterhalb Widdin) noch in Berkofza (9 Meilen südlich von Lom in der Nähe des steilen Nordabfalles des Balkan), durch welche Orte doch jetzt der Hauptverkehr von dem Paschalik Sofia nach der Donau geht, eine Postanstalt, und von Lom aus kann man nur mit Privatfuhrwerk ins Innere gelangen, wo wieder selbst in ganz kleinen Städten, wie Jeni Han und Ichtiman (beide zwischen Sofia und Bazardschik) Posthaltereien sich befinden. Die Postwagen sind offene, vierräderige Karren, aus tüchtigen buchenen Pfosten gezimmert, innen mit Eisenblech ausgeschlagen und ohne alle und jede Bequemlichkeit, selbst ohne Sitze, und der Reisende muß froh sein, wenn er noch einiges Heu und Decken zur Unterlage erhalten kann. Der Wagenkörper liegt selbstverständlich direct auf den Achsen auf, und wer sich solch einem Fuhrwerke anvertraut, erhält alle Stöße, die bei dem sehr schnellen Fahren doch auch auf guten Straßen nicht ausbleiben, ungemildert und wird sicher nie in den Fall kommen, im Postwagen ein gemüthliches Schläfchen zu machen. Der Arabatschi (von Araba, Türk., = Wagen) — Kutscher — sitzt mit untergeschlagenen Beinen vorn, hinter ihm ist noch Platz für Reisende, die sehen mögen, wie sie zu Fach kommen. Die Postpferde sind ausnahmslos kräftige, gutgenährte Thiere, welche tüchtig ausgreifen und den Reisenden rasch von Ort zu Ort bringen. Bei größeren Strecken werden die Pferde etwa alle fünf (Fahr-) Stunden gewechselt.

Diese Posten verkehren übrigens nicht regelmäßig, unterscheiden sich aber von Privatfuhren darin, daß der Preis festgesetzt ist — derselbe beträgt für die Türkische Wegstunde vier Piaster (etwa 8 Sgr.) —, und daß man viel rascher befördert wird;

man kann in einem Tage 15 Meilen zurücklegen. Nachts wird nicht gefahren. Nehmen zwei Reisende einen Wagen, so zahlt jeder für die Wegstunde 3 Piaster, sonst kann auch jeder für den gewöhnlichen Preis einen Wagen besonders erhalten. Die Fuhrleute sind nicht berechtigt, irgend welche Vergütung zu beanspruchen, indeß behält unser Sprichwort: wer gut schmärt, der gut fährt, — auch in der Türkei seine Richtigkeit.

Die Beförderung der aus dem Auslande kommenden und dahin gehenden Briefe ist auf den größeren Postrouten, wie z. B. Konstantinopel-Sofia-Belgrad, in den Händen Oesterreichs, welches auch in mehreren der größeren Städte Postbeamte unterhält. Durch Sofia geht die Oesterreichische Fahrpost, welche mit der Beförderung von Personen sich nicht befaßt, von Belgrad und Stambul wöchentlich einmal und zwar abwechselnd Sonnabends und Sonntags. Die Briefbeförderung innerhalb des Türkischen Reiches liegt der Türkischen Regierung ob. Samakof, eine Stadt von 15,000 Einwohnern (10 Stunden südöstlich von Sofia), hat nach keiner Seite regelmäßige Postverbindung.

Privatfuhrwerke sind meist etwas theurer, als die Post. Man thut gut, beim Miethen eines solchen zugleich zu erklären, daß der Arabatschi für sich und seine Pferde in den »Hans*)« selbst zu sorgen und zu bezahlen habe, sonst beuten diese Herren das Schweigen gern zu ihren Gunsten.

Am angenehmsten ist das Reisen zu Pferde. Die Miethe eines Pferdes beträgt für Fremde für den Tag etwa 10 Piaster = 2 Mark; Einheimische bekommen ein Thier für die Hälfte dieser Summe geliehen. Im Süden, in Thracien und Macedonien, hat man meist Maulthiere. Wer mit den Ortsverhältnissen bekannt ist, bekommt leicht ein Pferd; allerdings muß man sich an den Türkischen Sattel gewöhnen, der außerordentlich breit ist. Die sehr kurzen Steigbügelriemen, welche den Reiter zwingen, die Füße weit herauf zu ziehen, sind nicht wie bei uns vorn am Sattel, sondern in der Mitte desselben befestigt. Ein fester Schenkelschluß wird dadurch fast unmöglich gemacht und der Reiter ist mehr aufs Balanciren angewiesen. Zur Aufbewahrung von Decken, Nahrungsmitteln u. a., die man auf einer Reise in jenen Ländern nothwendigerweise mit sich führen muß, dient ein Doppelsack, der aus einem Stück außerordentlich haltbaren ziegenhärenen Zeuges in der Weise gefertigt wird, daß man beide Enden umschlägt und an den Seiten annäht. Ein Schlitz in der Mitte des Quersackes ermöglicht das Aufhängen desselben am hintern Sattelknauf. Oefters muß man sich auch mit dem Samar, dem Packsattel, begnügen, einem Holzgestell ohne Steigbügel, deren Stelle meist ein Strick vertritt — anstatt der Prügelstrafe dürfte sich ein mehrstündiger Ritt auf einem Samar empfehlen.

Fußreisen sind in der Türkei mit ganz gehörigen Anstrengungen verknüpft, da man dann höchstens ein Plaid mitschleppen kann und nirgends in den »Hans« Bettzeug zu bekommen ist. Die Tagereisen müssen so eingerichtet werden, daß man noch vor 9 Uhr Abends eine Nachtherberge erreicht. Auf den Dörfern ist oft schon zu dieser Zeit Alles verschlossen und dann sind besonders die Bulgaren durch nichts zu bewegen, dem Reisenden zu öffnen, der gezwungen ist, im Freien zu übernachten: um so unangenehmer, wenn man hungrig und durstig ist, keine Lebensmittel hat, von Hunden bedroht und zuguterletzt durch einen Regenguß hübsch eingeweicht wird.

---

*) Han heißt im Türkischen eine Herberge, ein Wirthshaus.

In den Städten soll Jeder, der nach Abends 9 Uhr ohne Laterne auf der Straße betroffen wird, arretirt werden; hierin machte sich jedoch in Sofia, wo auf der Tschartschia und am Konak*) Nachts sogar eine Anzahl Laternen brennen, eine mildere Praxis, besonders in Bezug auf die wegen des Bahnbaues dort stationirten Europäer geltend, welche sich nicht an diese frühe Polizeistunde gewöhnen können. Während der Nacht durchziehen Polizeipatrouillen die Stadt, in der vorsichtigsten Weise immer ihre Anwesenheit durch Pfeifen kundgebend.

Vergnügungsreisende sind im Innern der Türkei eine außerordentlich seltene Menschensorte. Die Landeseingeborenen reisen fast nur in Regierungs- und Handelsangelegenheiten; Tscherkessen und Arnauten unternehmen Studienreisen, um die rationellste Art und Weise des Viehdiebstahles zu ergründen; Alle aber sind nicht im mindesten verwöhnt und begnügen sich mit der einfachsten Nahrung und den elendesten Nachtherbergen, wenn sie nicht bei Bekannten Unterkunft finden.

(»Aus allen Welttheilen«.)

III. Zeitschriften-Ueberschau.

Es enthalten:

1) Deutsche Monatshefte, Band III., Heft VI., Juni 1874.

1. Die Thätigkeit des Deutschen Reichstags in der 2. Legislaturperiode I. Session 1874; zweiter Artikel. 2. W. Hartmann und E. Engel über die kirchlichen, juristischen und statistischen Beziehungen des Preußischen Civilehe-Gesetzes. 3. Die Siegel der Universitäten im Deutschen Reich V. 4. Zur Erinnerung an Johann Smidt. 5. Norddeutsche Landschaftsdichter. 6. Eine neue Deutsche Ausgabe ausgewählter Werke Friedrichs II. 7. Zur Geschichte der Freiwilligen von 1791—1794. 8. Die Mosaikmalerei. 9. Dritter Bericht über die Entwickelung des Central-Handelsregisters für das Deutsche Reich. 10. Monatschronik für April 1874: England. 11. Chronik des Deutschen Reichs. 12. Literatur.

2) Vierteljahrsschrift für Volkswirthschaft und Culturgeschichte, herausgegeben von Julius Faucher. Berlin, Verlag von F. A. Herbig. XI. Jahrgang, I. Band.

Die Berücksichtigung des Güterwerthes bei der Frachtentarifirung der Eisenbahnen; von Dr. Emil Sax. Ueber die ethische Auffassung vom Volkshaushalt; von Dr. Ad. Lasson. Die gesetzliche Regelung des Feingehaltes von Gold- und Silberwaaren; von A. von Studnitz. Uebersicht der neuesten Literatur der Evangelienkritik. Bücherschau.

---

*) Die Hauptstraße oder das Stadtviertel einer Stadt, in welchem sich Handel und Wandel concentriren, wird in der Türkei Tschartschia genannt. Konak (Türkisch Wohnung) nennt man überall das Haus, in dem die Türkischen Behörden ihren Sitz haben.

3) Russische Revue, Monatsschrift für die Kunde Rußlands. St. Petersburg. III. Jahrgang, 4. Heft.

Die Expedition gegen Chiwa im Jahre 1873; von Dr. Emil Schmidt I. Das Artelwesen in Rußland; von E. Grünwaldt. I. Die Handwerker-Arteln. Ueber den Betrieb der Branntweinbrennereien in Rußland. Kleine Mittheilungen: Rußlands auswärtiger Handel über die Asiatische Grenze im Jahre 1870. Literaturbericht. Russische Bibliographie.

4) Gäa. Natur und Leben, 10. Jahrgang, 5. Heft.

Göthe's naturwissenschaftliche Correspondenz. Die Darwinsche Theorie und das menschliche Haar. Die vorgeschichtliche Zeit. Der Aetna. Zur Entwickelungsgeschichte des Erdballs. Die Cyklonen der Antillen und die Sonnenflecken. Die praktische Astronomie in Nordamerika. Astronomischer Kalender. Die Sternschnuppen des August. Neue naturwissenschaftliche Beobachtungen und Entdeckungen.

5) Revue des deux Mondes. Paris, 15 Juin 1874.

I. Un homme d'état américain. Le sénateur Charles Sumner, par M. Auguste Laugel. II. Les six filles de Louis XV., d'après des documens inédits et de nouvelles publications, par M. Jules Soury. III. L'empire des Tsars et les Russes. L'église russe etc., par M. Anatole Leroy-Beaulieu. IV. De l'origine des êtres. La variabilité des espèces et la lutte pour l'existence, par M Emile Blanchard, de l'Académie des sciences. V. Le rénovation du cadastre et la péréquation de l'impôt foncier, par M. Hély d'Oissel. VI. Prudence Palfrey, par M. Th. Aldrich. VII. Revue musicale, par M. de Lagenevais. VIII. Chronique de la quinzaine. IX. Essais et notices. X. Bulletin bibliographique.

Im Auftrage des Kaiserlichen General-Postamts herausgegeben von Dr. Kayßler.

Berlin, Verlag und Druck der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. v. Decker).

Deutsches Postarchiv.

Beiheft

zum

Amtsblatt der Deutschen Reichs-Postverwaltung.

№ 12. Berlin, Juli. 1874.

Inhalt:

I. Actenstücke und Aufsätze.

45. Vorschlag zur Einrichtung von pneumatischen Eisenbahnen für den Postverkehr in Berlin.

Vom Ober-Postsecretair Sachs in Berlin.

Nach Ausweis der statistischen Ermittelungen hat sich seit einer Reihe von Jahren bei dem Postverkehr von Berlin, sowohl nach außen hin und von außerhalb, als im Innern der Stadt selbst, eine fortwährende, nicht unerhebliche Steigerung bemerklich gemacht. In Berücksichtigung dieser Erscheinung ist die Postbehörde bemüht gewesen, durch Einrichtung neuer Postanstalten*) und durch Vermehrung der Transportmittel dem jeweiligen Verkehrsbedürfnisse Rechnung zu tragen. Bei der voraussichtlich andauernden Steigerung dieses Verkehrs wird jedoch die Postverwaltung, will sie allen an sie herantretenden Ansprüchen für die Dauer und mit Erfolg begegnen, darauf Bedacht nehmen müssen, sich in den Besitz von Beförderungsmitteln zu setzen, welche bezüglich der Schnelligkeit und Sicherheit den größten Anforderungen genügen. Zur Erreichung dieses Zweckes dürfte die Einrichtung von unterirdischen pneumatischen Eisenbahnen zwischen den Postanstalten in Berlin vor allen anderen Transportmitteln besonders ins Auge zu fassen sein.

Bevor wir auf die Einrichtung derartiger Bahnen in Berlin näher eingehen, sei es gestattet, durch die Wiedergabe eines Auszuges aus Nr. 1271 der Leipziger »Illustrirten Zeitung« zunächst zu erläutern, wie weit die Wissenschaft in Bezug

*) Die Zahl der Stadtpostämter in Berlin ist in den letzten 10 Jahren von 25 auf 50 gestiegen.

auf den Bau der pneumatischen Bahnen bis jetzt vorgeschritten ist, welche Vortheile diese Bahnen bieten und wo dieselben bisher Anwendung gefunden haben.

Der betreffende Artikel lautet im Auszuge:

»Die pneumatische Eisenbahn.*)

Die Geschichte der pneumatischen Eisenbahnen bietet uns ein recht auffälliges Beispiel für die häufig zu machende Erfahrung, daß Erfindungen, welche anfangs eine Zeit lang mit Vorliebe gepflegt werden und zu den schönsten Hoffnungen berechtigen, später, wenn sie die vielleicht zu hoch gespannten Erwartungen, welche man an sie knüpfte, nicht befriedigen, mißmuthig beiseite gelegt und Jahrzehnte lang der Vergessenheit anheimgegeben werden, bis dann ein späteres Geschlecht ihren Werth richtiger erkennt, sie weiter ausbildet und mit verbesserten Hülfsmitteln ausbeutet. Es kann nichts Einfacheres geben als das Princip, auf welches sich die pneumatischen Eisenbahnen gründen. Jedermann kennt die Art und Weise, wie die Kugel in einem Blasrohre oder im Laufe einer Windbüchse in Bewegung gesetzt wird; man weiß, daß es der Druck der auf der Rückseite der Kugel in großer Menge einströmenden Luft ist, welcher die Kugel vorwärts treibt. Der berühmte Physiker Papin scheint der erste gewesen zu sein, welcher den Gedanken hatte, sich dieses Mittels zum Transporte von Gegenständen auf größeren Strecken zu bedienen, und im Anfange dieses Jahrhunderts hat der Englische Ingenieur Medhurst dieselbe Methode wieder in Vorschlag gebracht. Beide wollten einen in einer Röhre beweglichen Kolben durch Luft, die auf seiner Rückseite eingepumpt werden sollte, vorwärts treiben. Es scheint indessen weder Papin noch Medhurst die Mittel zur Realisirung dieses Projects gefunden zu haben, und es ist überhaupt die ganze Idee zuerst in etwas abgeänderter Weise zur Ausführung gekommen. Die Fortbewegung eines Kolbens in einer Röhre beim Einblasen von Luft auf der Rückseite ist nämlich eine Folge der Verschiedenheit des Drucks, den dieser Kolben auf beiden Seiten erleidet; während auf der Vorderseite nur der Druck der atmosphärischen Luft lastet, drückt auf der Rückseite eine mehr oder minder verdichtete Luftmasse, die allerdings auch noch durch ihren Stoß wirkt. Eine solche Ungleichheit des Drucks auf Vorder- und Hinterseite läßt sich aber auch dadurch erzeugen, daß man die auf der Vorderseite des Kolbens in der Röhre befindliche Luft ganz oder zum Theil auspumpt und also den Kolben durch Saugen vorwärts zieht. Würde man die Luft vollständig auspumpen und auf die Rückseite des Kolbens die Atmosphäre wirken lassen, so würde jeder Quadratzoll der Kolbenfläche einen Druck von ungefähr 14 Pfund erleiden, und man erkennt leicht, daß bei einem einigermaßen beträchtlichen Querschnitte der Röhre schon ein theilweises Auspumpen der Luft hinreicht, um einen ziemlichen Druck zu erzeugen und dem Kolben eine große Geschwindigkeit zu ertheilen.

Die Benutzung des luftleeren oder luftverdünnten Raumes als Mittel zur Fortbewegung in der angegebenen Weise ist von Valance in Brighton bereits im Jahre 1818 in Vorschlag gebracht worden. Derselbe beabsichtigte, Güter und Personen in einem cylinderförmigen Raume zu transportiren, welcher sich als Kolben in einer Röhre oder einem Tunnel fortbewegte, sobald die Luft auf seiner Vorderseite ausgepumpt wurde. Valance erhielt bereits im Jahre 1824 ein Patent auf

*) Der Abdruck erfolgt mit ausdrücklicher Genehmigung der Redaction der »Illustrirten Zeitung.«

seine Erfindung, es gelang ihm indessen nicht, dieselbe zu verwirklichen. Im Jahre 1840 nahm er sein Project abermals auf und ließ in Brighton eine etwa 67 Meter lange und 3 Meter im Durchmesser haltende Röhre aus Holz anfertigen, welche mit Leinwand überzogen wurde. In diesem Tunnel wurde eine verschiebbare Scheidewand aus Brettern und an dieser ein Wagen angebracht. Sobald mit Hülfe einer Luftpumpe die Luft auf der Vorderseite jener Scheidewand verdünnt wurde, bewegte sich die letztere mit dem Wagen vorwärts und es hat Balance auf diese Art wiederholt Personen durch seinen Tunnel befördert, unter denen man auch den Herzog von Bedfort, Lord Holland und den Grafen Flahault nennt. Indessen auch diese gelungenen Versuche förderten das Unternehmen nicht wesentlich, und dasselbe gerieth wieder in Vergessenheit. Die Hauptursache dafür ist wohl in dem Umstande zu suchen, daß damals die Ingenieure Englands eben beschäftigt waren, eine andere, verwandte Idee zur Ausführung zu bringen.

Es war dieses die sogenannte »atmosphärische« Eisenbahn, eine Erfindung von Henry Pinkus in London u. s. w.

Damit war aber auch das ganze pneumatische Princip auf längere Zeit der Vergessenheit anheimgegeben, und es bedurfte einer neuen Anregung, um die Aufmerksamkeit wieder auf dasselbe zu lenken. Bereits im Jahre 1854 ließen sich Galy-Cazalat in Frankreich und L. Clarke in England ein Verfahren zur Beförderung von kleineren Packeten in einer Röhre durch Verdünnung der Luft patentiren, aber erst dem Engländer Rammell gelang es, dieses Verfahren, von ihm mehrfach verbessert, unter dem Namen pneumatic dispatch (pneumatische Depeschenbeförderung) zur Ausführung zu bringen. Es ist dieses Rammellsche System seitdem in London zur Verbindung der einzelnen Poststationen, ferner in Berlin, Paris und anderen Orten practisch ausgeführt und bewährt gefunden worden. Da es auch in dieser Zeitschrift bereits besprochen worden ist, so können wir uns über dasselbe ganz kurz fassen; der Vollständigkeit wegen bemerken wir nur, daß bei der ersten derartigen Anlage in London, zwischen der Station der Northwesternbahn auf Euston-Square und der Poststation in Eversholt-Street, die Beförderung von Packeten in gußeisernen unterirdischen Röhren erfolgte, deren größte Höhe 3 Fuß 9 Zoll, und deren Breite ungefähr eben so viel beträgt. Unten haben dieselben eine fast ebene Fläche, auf welcher zwei Schienen liegen, auf denen die Wagen laufen, welche zur Beförderung der Packete dienen. Diese Wagen schließen sich in ihren Umrissen an die Tunnelwandung an, aber keineswegs dicht. Zur Bewegung der Wagen dient eine kleine, auf Euston-Square aufgestellte Dampfmaschine, welche einen großen Ventilator treibt. Man kann nun mit Hülfe des letzteren nach Willkühr Luft in die Röhrenleitung pressen oder aus ihr heraussaugen. Soll von Euston-Square ein Zug abgehen, so wird dieser in den Tunnel geschoben, die Oeffnung des letzteren geschlossen und nun hinter den Wagen Luft in den Tunnel eingepreßt; kommt dagegen von der anderen Station das Signal, daß dort ein Zug zur Abfahrt bereit steht, so wird die Luft mittels des Ventilators ausgesogen und der Zug so nach Euston-Square hingezogen.

So hat sich also das pneumatische Princip in der Praxis Geltung verschafft, aber seine Anwendung ist nicht auf die eben beschriebene Form der Packetbeförderung beschränkt geblieben. In kleinstem Maßstabe hat es z. B. bei den Siemensschen Depeschenbläsern Verwendung gefunden, bei denen eine kleine Kapsel, welche man in eine Röhre einlegt, durch den Druck der Luft, die mittels eines Blasebalgs eingeblasen wird, auf eine kurze Strecke befördert wird; ein für Telegraphenämter, größere Ge-

schäfte u. s. w. sehr bequemes Communicationsmittel zwischen verschiedenen Räumlichkeiten. Wichtiger aber noch erscheinen die Versuche, welche gemacht worden sind, um dieses System zur Beförderung von Personen zu benutzen. Schon die Karren der Pneumatic dispatch sind wiederholt benutzt worden, um Personen aufzunehmen, die allerdings eine etwas unbequeme Lage annehmen müssen; außerdem aber hat auch Rammell im Jahre 1864 in der Nähe des Krystallpalastes von Sydenham einen 10 Fuß hohen, 9 Fuß weiten und 1800 Fuß langen Tunnel aus Backsteinen errichten lassen, welcher mit einer Schienenbahn versehen wurde, und durch welchen große Eisenbahnwagen durch den Druck der Luft in derselben Weise bewegt wurden, wie dieses in den unterirdischen Röhren der Pneumatic dispatch geschieht. Dieser Versuch ist auch seiner Zeit in der Illustrirten Zeitung beschrieben und abgebildet worden«.

Was nun die Einrichtung von pneumatischen Bahnen für den Postverkehr in Berlin betrifft, so geht der Verfasser von der Voraussetzung aus, daß die Bahnen lediglich zur Beförderung

der Briefpostsendungen, mit Ausschluß der Zeitungsballen,
der Briefe mit declarirtem Werthinhalte und
der kleineren Packetsendungen mit Werthangabe

dienen sollen.

Gewöhnliche Packete und größere Werthsendungen würden von der Beförderung durch die pneumatischen Bahnen von vornherein auszuschließen sein.

Zur ordnungsmäßigen Beförderung der oben bezeichneten Gegenstände vermittelst pneumatischer Röhren wird es genügen, Bahnen anzulegen, welche hinsichtlich ihrer Leistungsfähigkeit ungefähr die Mitte halten zwischen dem »Pneumatic dispatch« und dem »Siemensschen Depeschenbläser«, ohne befürchten zu müssen, daß in Bezug auf die Form oder das Gewicht der zur Beförderung gelangenden Sendungen einschränkende Bestimmungen zu erlassen sein werden. Nach den bis jetzt gemachten Erfahrungen ist mit Sicherheit anzunehmen, daß in einer gußeisernen Röhrenleitung von 30 bis 35 Centimeter Durchmesser Fahrzeuge coursiren können, welche im Stande sind, eine Last bis zu 8 Kilogramm von einem Stationspunkte zum anderen auf einmal zu bewegen. Da die einzelnen Fahrzeuge in ganz kurzen Intervallen auf einander folgen können, so lassen sich auch größere Massen von Correspondenzgegenständen auf kleinere Entfernungen mit einer Schnelligkeit befördern, welche bisher nur von den telegraphischen Depeschen erreicht worden ist.

In welcher Weise die Verbindung der einzelnen Postanstalten in Berlin unter einander herzustellen sein wird, ist durch die am Schlusse dieses Aufsatzes beigefügte Uebersichtskarte in allgemeinen Umrissen dargestellt. Auf dieser Karte sind vorläufig diejenigen zum Bezirke der Kaiserlichen Ober-Postdirection in Berlin gehörigen Postanstalten unberücksichtigt geblieben, welche entweder an der Berliner Verbindungsbahn oder außerhalb des von derselben gezogenen Gürtels belegen sind. Ob es vortheilhaft sein wird, später auch diese Postanstalten in das System hineinzuziehen, dürfte seiner Zeit von den Verkehrsverhältnissen derselben abhängig zu machen sein.

Nach dem vorliegenden Plane zerfallen die Postanstalten in Berlin in drei Gruppen, in eine nördliche, eine westliche und eine östliche Gruppe. Der südliche Theil der Stadt ist zur Hälfte der westlichen, zur anderen Hälfte der östlichen Gruppe zugetheilt. Als Centralpunkt der Verbindungsleitungen für die nördliche Gruppe ist das Haupt-Stadtpostamt in der Spandauerstraße ausersehen, wohingegen die im

westlichen Theile der Stadt anzulegenden Linien auf das Postamt Nr. 41 (in der Mauerstraße) und die nach Osten zu belegenen Linien auf das Postamt Nr. 50 (in der Köpenickerstraße) münden werden. Es würde wohl möglich sein, sämmtliche Bahnen auf nur einem Centralpunkte zu vereinigen und den Betrieb von dieser einzigen Stelle aus zu vermitteln. Die Eintheilung in drei Gruppen hat aber jedenfalls die Vortheile:

daß die einzelnen Leitungen weniger lang angelegt zu werden brauchen; daß eine einzige Centralstelle nicht überlastet wird; daß es möglich ist, neue Anlagen ohne Schwierigkeiten hinzuzufügen; sowie endlich,

daß bei etwa eintretender Betriebsstörung bei einem Centralpunkte der Betrieb zeitweilig von einer anderen Centralstelle mit übernommen werden kann.

Jeder dieser Centralpunkte ist mit einer Dampfmaschine von entsprechender Stärke zu versehen, vermittelst welcher der Betrieb auf den Bahnen in der Art und Weise wahrgenommen wird, wie dies in dem oben angeführten Artikel der »Illustrirten Zeitung« näher ausgeführt ist. Die Centralpunkte selbst sind durch doppelte Röhrenleitungen zu verbinden, damit zwischen diesen Punkten ein ununterbrochener Verkehr stattfinden kann.

Die Anlage der Leitungen unter den Straßen wird bei der günstigen Beschaffenheit des Bodens, auf welchem Berlin belegen, mit technischen Schwierigkeiten nirgends verbunden sein. Ebensowenig werden sich Unzuträglichkeiten bei der Anlage der Leitungen innerhalb der Postdienstlocale ergeben. Es werden aber die Dienstlocale möglichst in Räumen unterzubringen sein, deren Besitz für die Verwaltung auf längere Zeit gesichert ist. Mit Rücksicht hierauf dürfte es sich empfehlen, die Postanstalten möglichst in den Gebäuden anderer öffentlicher Behörden ꝛc. mit unterzubringen, wodurch sicherlich häufig ebenso das Interesse der betreffenden Behörden, als der Vortheil der Postverwaltung Berücksichtigung finden würde.

Die Kosten der Einrichtung der pneumatischen Bahnen werden, wie folgt, zu berechnen sein:

Nimmt man die Länge sämmtlicher auf der anliegenden Karte verzeichneten Röhrenleitungen zu 50 Kilometer an und berechnet die Herstellungskosten der Leitungen auf 6½ Thaler pro Meter, so ergiebt dies eine Summe von 325,000 Thlr.

Hierzu kommen:

für drei Maschinen nebst den dazu gehörigen Fahrzeugen =	30,000	»
für 50 Kilometer Kabelleitung à 1 Thlr. pro Meter =	50,000	»
für 40 Signal-Apparate à 200 Thlr. = ...	8,000	»
in Summa	413,000	Thlr.

Die Kosten für die Erdarbeiten, welche in den aufgeführten Herstellungkosten mit einbegriffen sind, werden sich indeß um ein Bedeutendes vermindern, wenn diejenigen Behörden und Institute, welche unterirdische Anlagen besitzen oder noch einrichten werden, — also der Magistrat von Berlin, die Telegraphenverwaltung, die Polizeibehörde, die Feuerwehr, der Militairfiscus, die Gasanstalten ꝛc. — im Verein mit der Kaiserlichen Postbehörde damit vorgehen würden, gelegentlich der in den nächsten Jahren zu erwartenden Ausführung der Canalisirung, neben oder über den Canälen besondere Tunnel erbauen zu lassen, in welchen die Leitungen der betheiligten Behörden ꝛc. neben einander untergebracht und behufs ihrer Controlirung und der nöthigen Reparaturen stets zugänglich erhalten werden könnten. Aber auch für den

Fall, daß ein gemeinschaftliches Vorgehen der betreffenden Behörden nicht stattfinden sollte, wird die Kaiserliche Postverwaltung lediglich im Anschluß an die zum Zweck der Canalisirung oder an die von der Stadteisenbahn-Baugesellschaft vorzunehmenden Bauten eine bedeutende Ersparniß insofern erzielen, als sie nur die Kosten für das Einlegen der Röhrenleitungen in vollem Umfange zu tragen haben, an den Gesammtkosten für das Pflastern ꝛc. aber nur mit einem kleinen Theile participiren würde. Mit Rücksicht hierauf dürfte die Höhe des Anlagekapitals auf die runde Summe von nur 400,000 Thlr. veranschlagt werden können.

In zweiter Linie sind demnächst die Betriebskosten der Bahnen und das Verhältniß derselben zu denjenigen Kosten, welche bisher für den Transport der oben bezeichneten Postsendungen aufzuwenden waren, näher in Betracht zu ziehen.

Als Betriebskosten der pneumatischen Bahnen sind für den Zeitraum eines Jahres in Berechnung zu ziehen:

die Gehälter für 6 Maschinisten à 500 Thlr.	3,000 Thlr.
die Gehälter für 6 Heizer à 400 Thlr.	2,400 »
die Zinsen für das Anlagekapital von 400,000 Thlr. — 5 pCt.	20,000 »
3 pCt. für Amortisation des Anlagekapitals	12,000 »
2 pCt. für Abnutzung	8,000 »
die Kosten des Feuerungs- ꝛc. Materials	4,600 »
in Summa	50,000 Thlr.

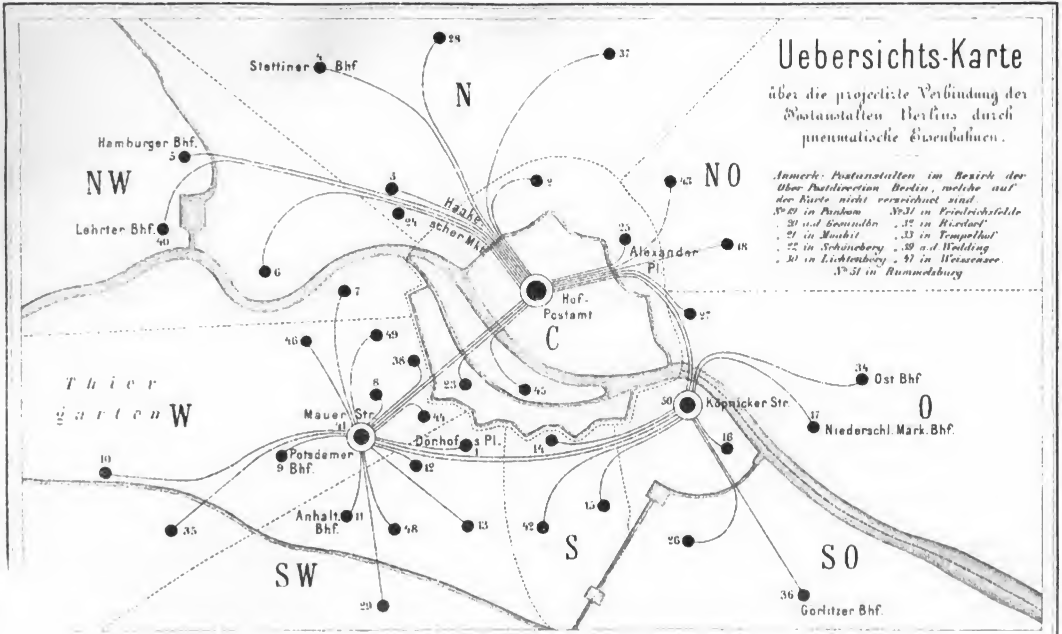
Dagegen sind für die Beförderung der oben erwähnten Correspondenzgegenstände vermittelst Pferde und Wagen alljährlich folgende Kosten aufzuwenden:

Unterhaltungskosten (Futter, Hufbeschlag, Stallmiethe ꝛc.), 150 Pferde à 250 Thlr. =	37,500 Thlr.,
Löhnung ꝛc. für 100 Postillone à 300 Thlr. =	30,000 »
Gehälter für 30 Postbegleiter zu den Geldtransporten, à 400 Thlr. =	12,000 »
10 pCt. für Abnutzung des Inventars, zu dessen Anschaffung ein Anlagekapital von ca. 50,000 Thlr. erforderlich sein würde =	5,000 »
in Summa	84,500 Thlr.

Nach diesen Berechnungen werden sich nach erfolgter Einrichtung der pneumatischen Bahnen die Ausgaben, welche der Kaiserlichen Postverwaltung durch den Transport der Briefpostsendungen innerhalb der Stadt Berlin gegenwärtig erwachsen, für die nächstfolgenden Jahre um ca. 34,000 Thlr. jährlich vermindern.

Diese Verminderung nimmt aber von Jahr zu Jahr um denjenigen Betrag zu, welcher in Folge der fortschreitenden Amortisirung des für die pneumatischen Bahnen veranlagten Kapitals alljährlich an Zinsen weniger zur Verausgabung gelangt, so daß beim Eintritt der vollständigen Amortisation, d. i. nach pptr. 30 Jahren, eine Minder-Ausgabe von ca. 66,000 Thlr. anzunehmen wäre.

Die Einrichtung der pneumatischen Bahnen würde sonach sehr erhebliche Vortheile nicht nur für das öffentliche Verkehrsinteresse, sondern auch in finanzieller Beziehung für die Kaiserliche Postverwaltung im Gefolge haben.


Uebersichts-Karte
über die projectirte Verbindung der Postanstalten Berlins durch pneumatische Eisenbahnen.
Anmerk: Postanstalten im Bezirk der Ober Postdirection Berlin, welche auf der Karte nicht verzeichnet sind.
No 19 in Pankow
20 a.d. Gesundbr.
21 in Moabit
22 in Schöneberg
30 in Lichtenberg
No 31 in Friedrichsfelde
32 in Rixdorf
33 in Tempelhof
39 a.d. Wedding
47 in Weissensee.
No 51 in Rummelsburg
NW
N
NO
C
O
SO
S
SW
W
Thiergarten
Hamburger Bhf. 5
Lehrter Bhf. 40
Stettiner 4 Bhf
Haake-scher Mkt
Hof-Postamt
Alexander Pl.
Köpnicker Str. 50
Ost Bhf 34
Niederschl. Mark. Bhf. 17
Görlitzer Bhf. 36
Mauer Str. 41
Potsdamer 9 Bhf.
Anhalt. 11 Bhf.
Dönhofs Pl. 1
28
37
3
24
2
43
25
18
27
6
7
46
49
38
8
23
45
44
12
14
16
15
42
26
13
48
10
35
29

46. Die Verkehrswege im Deutschen Buchhandel.

Vom Postsecretair R. Göpfert in Freiberg in Sachsen.

Neben dem Versandt schriftlicher Mittheilungen räumlich getrennter Personen, dem in allen Culturstaaten der Gegenwart zu immer gewaltigeren Massen anwachsenden Briefverkehr, giebt es nur wenige wirthschaftliche Güter, welche einen so detaillirten Verkehr hervorrufen, als die Erzeugnisse der Presse. In dem Versandt der Nahrungsmittel, der Feuerungsmaterialien, ja selbst vieler Producte der Industrie prägt sich mehr der Charakter des Massentransportes aus, von dem Hauptstrome theilen sich kleinere Adern ab, um alsdann, in die kleinsten Quantitäten zerlegt, in die Hände der Consumenten zu gelangen.

Anders bei dem Vertriebe der Erzeugnisse der Presse. Hier erfolgt die Nachfrage nicht nach Büchern überhaupt, sondern nach Werken, welche eine bestimmte Materie behandeln, ja unter diesen wieder nach den Werken bestimmter Autoren.

Der Buchhändler kann daher nicht aus wenigen Bezugsquellen seinen Bedarf befriedigen, sondern er muß, um der Nachfrage nach jedem erschienenen Werke, ja nach jeder Broschüre genügen zu können, mit jedem Bücherverleger auf leichte und billige Weise in Verbindung treten können. Dies Bedürfniß hat sich schon frühzeitig geltend gemacht, und eine eigenthümliche Verkehrsorganisation des Deutschen Buchhandels ins Leben gerufen, welche wesentlich mit dazu beigetragen hat, daß die Producte Deutschen Geistes an den Gestaden der Nordsee wie am Fuße der transsylvanischen Alpen, ja weit über die Grenzen des Deutschen und des Oesterreichisch-Ungarischen Reiches hinaus zu gleichmäßig niedrigen Preisen Verbreitung finden.

Ein flüchtiger Blick auf die Geschichte des Deutschen Buchhandels zeigt, daß derselbe allerdings erst in Folge der Erfindung der Buchdruckerkunst einen bedeutenden Aufschwung genommen hat, seinen Ursprung jedoch dem schon im 12. Jahrhundert ziemlich lebhaften Handschriftenhandel verdankt. Die Handschriften, welche größtentheils in den Klöstern angefertigt wurden, waren freilich nur für den Wohlhabenden käuflich, da hohe Preise dafür gefordert wurden.*)

Mit Begründung der Universitäten bildete sich auch der Handschriftenhandel weiter aus; während derselbe jedoch in Frankreich sich mehr nach den Universitätsstädten hinzog, hatte er in Deutschland an einzelnen Orten bereits derart festen Fuß gefaßt, daß der Handel in der Hauptsache daselbst verblieb und mit den Universitäten Verkehrsverbindungen anknüpfte. Diesem letzteren Umstande schreibt Kirchhoff in einer Abhandlung über den Hagenauer Handschriftenhändler Lauber das Verdienst zu, den ersten Anlaß zu der eigenartigen Verkehrsorganisation des Deutschen Buchhandels gegeben zu haben.

Diese Organisation gründet sich auf die Centralisirung der geschäftlichen Bezie-

*) Anmerkung. Eine reiche Sammlung alter Handschriften findet sich in der Bibliothek der alten Hochschule Prags im Clementinum aufgespeichert. Wenn man die dem Drucke nicht nachstehende Gleichmäßigkeit der in allen Farben, im Glanz des Goldes und Silbers leuchtenden Buchstaben und die kostbaren Initialen in diesen alten Handschriften zu bewundern Gelegenheit hatte, so begreift man allerdings die hohen Preise derselben, welche es selbst den Professoren an den neubegründeten Hochschulen oft unmöglich machten, die Texte, welche sie lasen, ihr Eigenthum zu nennen.

hungen an einem gemeinsamen Commissionsplatze. Der Centralcommissionsplatz ist Leipzig. Hier, in dem Sitze der besuchtesten Deutschen Universität der Jetztzeit, den das neuerstandene Deutsche Reich durch Belegung mit dem Reichs-Oberhandelsgericht geehrt hat, laufen die Maschen des Verkehrs von nahezu 4000 buchhändlerischen Firmen in allen Theilen Europas, ja selbst in Asien und in Amerika, zusammen.

Nach dem letzten Jahresbericht der Leipziger Handelskammer vertraten im Jahre 1872 103 Commissionaire 3716 auswärtige Deutsche Buchhandlungen in 1021 Städten des In- und Auslandes. Die Commissionaire haben die Werke von 1425 auswärtigen Verlegern in ihren Lagern und versorgen den weitaus größten Theil des anläßlich buchhändlerischer Geschäfte entstehenden Correspondenz-, Zeitungs- und Bücherpacket-Verkehrs. Es ist annähernd der Charakter des Postdienstbetriebes, welcher sich in dem Wesen dieser Geschäfte und der Bestellanstalt des Buchhändlervereins ausprägt.

Wohl giebt es neben Leipzig noch einige andere Commissionsplätze, z. B. Berlin, Wien und Stuttgart, deren Aufgabe ist jedoch nur, den engeren Kreis- und Provinzialverkehr in und unter sich zu regeln, während auch diese Plätze den Verkehr mit dem Gesammtbuchhandel über Leipzig unterhalten. Bestehen doch sowohl in Berlin als auch in Wien eigene Packanstalten für den Versandt nach Leipzig, in Berlin außerdem eine besondere Anstalt zur täglichen Verbindung mit Leipzig. Diese Anstalten sind reine Versandt-Institute des Buchhandels für die Verbindung mit der Centralstelle. Um die Wirksamkeit der beiden Factoren, welche die Vermittelung des buchhändlerischen Verkehrs in Leipzig bewirken: der Commissionaire und der Bestellanstalt des Buchhändlervereins, zu charakterisiren, bedarf es zunächst einiger Vorerörterungen.

Die Buchhandlungen zerfallen im Allgemeinen in zwei Gruppen, deren eine, die Verlagsgeschäfte, wie es schon die Bezeichnung ergiebt, sich vorwiegend mit dem Verlage neuer Werke beschäftigt, während die andere, die Sortimentsgeschäfte, hauptsächlich den Einzelverkauf der Bücher besorgt.

Die Verleger fertigen die abzusendenden Bücherpackete, sowie die vorliegende Correspondenz ohne Rücksicht auf die Bestimmungsorte der Sendungen täglich, oder doch wöchentlich mehrmals in Ballen vereinigt, an ihre Commissionaire in Leipzig ab. Die einzelnen Bücherpackete werden einfach in Packpapier eingeschlagen und als Adresse mit der aufgebundenen Factur versehen.

Die Verpackung erfolgt derart nach zunftgemäßen Regeln, daß das Packmaterial geschont wird und mehrfach benutzt werden kann.

Die Sortimentsgeschäfte senden ebenso ihre gesammte geschäftliche Correspondenz und etwa vorliegende »Krebse« (technischer Ausdruck für zurückgehende Bücher), in Briefen oder Ballen vereinigt, nach Leipzig.

Diese Correspondenz ist eine sehr umfangreiche und besteht vorwiegend in äußerst kurz gefaßten, geschriebenen oder gedruckten Zetteln, deren technische Bezeichnungen: Wahlzettel, Verlangzettel, Circulare, Rechnungspapiere, Remittentenfacturen u. s. w. ihren Zweck andeuten und einer weiteren Erklärung kaum bedürfen. Zur Verhütung von Verwechselungen mit seinem politischen Namensvetter möchten wir höchstens anführen, daß der Wahlzettel eine Anzahl neuerschienener Bücher zur Auswahl ankündigt.

Die buchhändlerischen Geschäftspapiere zeichnen sich durch eine knappe präcise

Fassung vortheilhaft aus; eine Probe derselben ist in den schon seit längerer Zeit eingeführten Bücherbestellzetteln der Post vorhanden.

Dem Commissionair liegt zunächst bei Empfang eines Ballens eine ähnliche Arbeit wie die des Decartirungsbeamten ob, d. h. die in dem Ballen befindlichen Bücherpackete werden nach der Hauptfactur des Ballens verlesen. Eine besondere Specialität der Bücherpackete bilden die sogenannten Baarpackete, auf welche wir später zurückkommen werden.

Die aus den verschiedenen Ballen der einzelnen Committenten hervorgegangenen Bücherpackete werden in der Folge in die Fächer der Commissionaire der auf den Facturen verzeichneten Buchhandlungen sortirt. Die Grundlage für diese Sortirung bildet das »allgemeine Adreßbuch für den Deutschen Buchhandel von O. A. Schulz«, welches über jeden Buchhändler und dessen Commissionair in Leipzig Aufschluß ertheilt. Die sortirten Packete werden alsdann in bestimmten Zeiträumen den verschiedenen Commissionairen übersandt, um von diesen in die abgehenden Ballen vertheilt, mit den Abendzügen nach allen Richtungen ihren verschiedenen Bestimmungsorten zugeführt zu werden. Das Geschäft der Büchervermittelung befindet sich, wie schon erwähnt, in den Händen vieler einzelner Firmen, welchen eine gemeinsame Spitze zur Vornahme statistischer Ermittelungen mangelt; es läßt sich daher der Umfang des Einzelpacket-Verkehrs im buchhändlerischen Verkehrswesen nicht genau angeben. Nach dem Berichte der Leipziger Handelskammer gelangten im Jahre 1872 166,505 Centner Bücher auf diesem Wege zum Versandt.

Den Angaben eines Fachmannes zufolge können auf einen Centner durchschnittlich mindestens 30—40 einzelne Bücherpackete gerechnet werden, wonach der auf diesem Wege vermittelte Bücher-Packetverkehr auf jährlich mindestens 6,000,000 Stück zu schätzen sein würde. Hierbei sind die Zahlen für den Auslandsverkehr nicht einbegriffen.

Die Anzahl der in bestimmten Zeitabschnitten an die auswärtigen Buchhandlungen abzusendenden Bücherballen richtet sich lediglich nach deren Geschäftsumfang und dem Bedürfniß.

Im Allgemeinen empfängt nur ein kleiner Theil täglich Sendungen, etwa der vierte Theil erhält wöchentlich zwei, die meisten Handlungen wöchentlich einen Ballen, und zwar am Freitage.

An diesem Tage findet auch die Ausgabe der meisten illustrirten Journale statt, von welchen mächtige Ballen gefüllt werden.

Das rege Treiben in den Commissionsgeschäften steigert sich dementsprechend in den letzten Tagen der Woche und erreicht am Freitage seinen Culminationspunkt. Da es Commissionaire giebt, welche die Geschäfte von über 100 Committenten besorgen, so ist es erklärlich, daß der Packetverkehr derartiger Geschäfte den einer größeren Postanstalt erreicht.

Dem Bücherpacket-Verkehr steht jedoch im buchhändlerischen Verkehrswesen ein weit umfangreicherer Scripturen- und Zettelverkehr zur Seite, dessen Bewältigung vorwiegend der Bestellanstalt des Buchhändlervereins in Leipzig obliegt.

Die Commissionaire übergeben die zahlreichen, in den Briefen und Ballen ihrer Committenten eingehenden Scripturen, soweit die Erledigung derselben ihnen nicht selbst obliegt, zur weiteren Bearbeitung dieser Anstalt.

Dieselbe wurde am 2. März 1842 gegründet, und in das Parterre der in der Ritterstraße in den Jahren 1834 bis 1836 neuerbauten Buchhändlerbörse verlegt,

woselbst sich die Anstalt, nachdem im Jahre 1861 eine Erweiterung der Localitäten nothwendig wurde, zur Zeit noch befindet.

Zweck der Anstalt ist laut Geschäftsordnung: die von Mitgliedern des Buchhändlervereins bei ihr abgegebenen und an andere Vereinsmitglieder oder deren Committenten gerichteten Scripturen, Verlang- und Wahlzettel ꝛc., sowie die den Buchhandel betreffenden Zeitschriften schnell und sicher zu befördern. Bücher, nichtbuchhändlerische Zeitschriften, welche Gegenstände, als zu dem Bücherpacket-Verkehr gehörig, zwischen den Commissionairen direct vermittelt werden, sowie auch alle verschlossenen Eingänge sind von der Beförderung ausgeschlossen.

Das für auswärtige Handlungen bei der Anstalt Eingehende wird denjenigen Vereinsmitgliedern zugestellt, welche im zuletzt erschienenen Jahrgange des bereits oben erwähnten Adreßbuches von Schulz als die Commissionaire der Adressaten bezeichnet sind.

Eine besondere Aufmerksamkeit wird den Verlangzetteln, zu welchen auch die Bestellzettel auf Zeitschriften gehören, zugewendet.

Dieselben werden stets zuerst, jedenfalls aber beim nächsten sich darbietenden Bestellgange befördert.

Die der Anstalt übergebenen Papiere werden zweimal täglich, und zwar um 10 Uhr Vormittags und um 4 Uhr Nachmittags, ausgetragen, doch ist auch die Abholung der Scripturen, jedoch nur von 8 bis 9 Uhr Vormittags und von 4 bis 5 Uhr Nachmittags, zulässig. Die abholenden Boten haben sich durch besondere, vom Buchhändlerverein bestätigte Karten zu legitimiren. Bei der Anstalt, deren Thätigkeit durch Vorstandsmitglieder des Buchhändlervereins abwechselnd überwacht wird, sind zur Zeit 6 Sortirer und 3 Austräger angestellt, ein für die zu besorgenden Geschäfte auffallend geringes Personal, dem nur in der Zeit vor der Ostermesse ein Hülfssortirer zugetheilt wird. Wenn man allerdings in Erwägung zieht, daß den Beamten der Anstalt lediglich die Arbeit des Sortirens obliegt, daß kein Kassen- und Abrechnungsgeschäft, welches bei den Postanstalten viele Kräfte absorbirt, zu besorgen ist, sowie, daß ein Kartiren und Abquittiren einzelner Gegenstände nicht stattfindet, so läßt sich die verhältnißmäßig kleine Anzahl Arbeitskräfte erklären. Der gesammte buchhändlerische Verkehr beruht überhaupt vorwiegend auf gegenseitigem Vertrauen.

Auch die Commissionaire übersenden sich die zahlreichen Packete ohne Quittung und dennoch werden nur selten Klagen über Verluste laut. Ohne dem buchhändlerischen Verkehr das Verdienst dieser Erscheinung schmälern zu wollen, muß doch hierbei in Betracht gezogen werden, daß die Versandtobjecte für den niederen Arbeiter nur einen bedingten Werth haben und außerhalb des Buchhandels schwer zu veräußern sind.

Für den Verkehr selbst hat das Vertrauensprincip durch die leichten Geschäftsformen, welche es gestattet, einen unschätzbaren Werth. — Ueber den Umfang der Thätigkeit der Bestellanstalt konnten wir völlig genaue Zahlenangaben nicht erlangen.

In dem Buchhändlerarchiv für 1868 heißt es darüber:

»Die Zahl der im Laufe des Jahres von allen Enden der civilisirten Welt hier eingehenden Zettel und Papiere reicht ins Unglaubliche und übersteigt, der Zahlenhöhe nach, die Betriebsthätigkeit der größten Postanstalt der Welt«.

Wenn die letztere Behauptung, welche mit dem Begriff: »Betriebsthätigkeit einer Postanstalt« offenbar nur die Sortirung von Briefen bezeichnen will, etwas gewagt erscheint, so ist es doch Thatsache, daß die Anzahl der in der Bestellanstalt zur Sortirung gelangenden Scripturen eine gewaltige Ziffer erreicht.

Nach den Mittheilungen eines der Anstalt nahestehenden Leipziger Buchhändlers kommen im Durchschnitt täglich 50,000 Verlangzettel zur Sortirung; die Anzahl der Rechnungspapiere, Benachrichtigungszettel u. s. w. wurde dem Verfasser als unberechenbar bezeichnet. Circulare sind nach derselben Quelle im Vorjahre 5 Millionen zum Versandt gelangt, während in der Zeit von Februar bis März außerdem 270,000 Remittentenfacturen zur Vorbereitung der Ostermeßzahlungen befördert wurden. — Die Bestellanstalt schließt mit ihrer Thätigkeit die Kette im buchhändlerischen Verkehrswesen; von ihr werden die Scripturen den Commissionairen der Adressaten zugestellt, welche, soweit es nicht Verlangzettel nach in ihren Lagern befindlichen Büchern sind, dieselben mit den abgehenden Briefen und Ballen nach den verschiedenen, durch die angegebene Adresse vorgezeichneten Richtungen absenden.

Zur Vervollständigung unserer Darlegung dürften noch einige Angaben über das Abrechnungsgeschäft dienen. Durch die tausend und abertausend Packete, welche in der geschilderten Weise in Umlauf kommen, wird selbstverständlich zwischen räumlich getrennten Personen eine ebenso große Anzahl von Forderungen hervorgerufen, welche einen schließlichen Ausgleich erfordern.

Ein großer Theil dieser Abgleichungen wird sofort durch die Commissionaire bewirkt. Es betrifft dies die oben erwähnten Baarpackete, eine dem Postvorschußwesen ähnliche Einrichtung.

Der Commissionair jeder Buchhandlung ist von derselben mit einem entsprechenden Depositum zur Bezahlung der Baarpackete versehen. Wenn ein Buch auf dem Verlangzettel gegen »baar« bestellt worden ist, so schreibt der ausliefernde Verlagshändler den Vermerk:

»Nachnahme (z. B.) 1 Thlr.«

auf die Factur nieder, und versendet das Packet in gewöhnlicher Weise an seinen Commissionair, welcher bei Ueberweisung desselben den Betrag von dem Commissionair des Adressaten einhebt.

Den Geldbetrag, welcher im Jahre 1872 für Baarpackete umgesetzt wurde, giebt der Bericht der Leipziger Handelskammer auf 4,071,055 Thaler an.

Im Uebrigen findet im Buchhandel eine gegenseitige directe Abrechnung statt, welche für das abgelaufene Kalenderjahr zur Ostermesse jedes Jahres in Leipzig abgeglichen wird.

Zu diesem Zwecke besuchte früher der größte Theil der Deutschen Buchhändler diese Messe persönlich. In neuerer Zeit sind jedoch auch diese Geschäfte mehr und mehr in die Hände der Commissionaire übergegangen.

Die Kosten für das Speditionswesen werden wie folgt berechnet.

Die Transportgebühren für die nach und von Leipzig versandten Briefe und Bücherballen trägt der auswärtige Buchhändler. Der Commissionair erhält für seine Mühwaltung je nach dem Umfange der ihm verursachten Arbeiten jährlich an Commissionsgebühr 10 bis 50 Thaler, sodann eine kleine Provision von 1 bis 2 pro Mille für den Baarpacketumsatz und für Abwickelung der Meßgeschäfte, endlich 1 bis 1½ Thaler pro Centner Verpackungsspesen. Die in Leipzig Lager haltenden Buch-

händler zahlen außerdem einen Lagerzins und Spesen für Auslieferung der Bücher, welche für das einbändige Packet 3 Pfennige betragen.

Die Unterhaltungskosten für die Bestellanstalt werden durch Jahresbeiträge der Mitglieder gedeckt. Da die Commissionaire diese wieder auf ihre Committenten mit übertragen, so entfällt nur ein äußerst geringer Betrag auf die einzelnen Buchhandlungen.

Vom Standpunkte des Verkehrsbeamten lassen sich ohne Zweifel in dem buchhändlerischen Verkehrswesen mancherlei Mängel nachweisen. Es sei nur auf das Eine hingewiesen, daß durch die Leitung des Verkehrs über einen oder doch nur wenige Speditionspunkte die Schnelligkeit der Beförderung empfindlich beeinträchtigt wird.

Dagegen kann nicht geleugnet werden, daß jene Organisation des Deutschen Buchhandels durch niedrige Beförderungsspesen und durch zwangslose Geschäftsformen an der weitreichenden Verbreitung der Erzeugnisse Deutschen Schöpfungsgeistes und im Zusammenhange damit an dem Vordringen allgemeiner Bildung in die unteren Schichten des Volkes einen hervorragenden Antheil gewonnen hat.

---

47. David Livingstone.

Vom Geheimen expedirenden Secretair Tybusch in Berlin.

Am 18. April 1874 wurden in den ehrwürdigen Hallen der Westminster-Abtei zu London, dem Pantheon Englands, wo dessen Könige und edelste Geister ruhen, die Ueberreste eines hochverdienten Mannes beigesetzt, dessen ganzes Leben der Lösung idealer Aufgaben der Menschheit, der Erforschung und Verkündung der Wahrheit, geweiht war. David Livingstone, der furchtlose Entdecker des Innern von Südafrika, der unermüdliche Reisende und Missionär, der den Wilden in echter Humanität die Botschaft einer anderen Welt, eines milderen Glaubens, brachte, der in selbstloser Hingabe sein Leben für die Wissenschaft opferte, ruht nun an der Seite eines Chaucer, eines Milton und Dickens von jenen Mühen und Anstrengungen aus, die von seinem Vaterlande vorher nicht immer genügend gewürdigt wurden und deren Erfolge erst jetzt von den Ueberlebenden in vollem Maße anerkannt werden. In der That knüpfen sich an Livingstone's Forschungen die höchsten Interessen der Menschheit. Denn unserer gesammten modernen Weltanschauung muß die Geographie, die Kenntniß der mathematischen, physischen, ethnischen und politischen Beziehungen der weiten Gebiete des Erdballs als Fundament dienen, auf dem sich die vergleichende Wissenschaft der Thatsachen, die Geschichte, aufbaut. Welch ein fast unermeßliches Feld öffnet sich da, selbst nach Jahrtausende lang fortgesetzter Arbeit, noch jetzt dem Forscher! Sind doch weite Strecken selbst desjenigen Continents, welcher der Civilisation am meisten gewonnen ist, Europa's, noch jetzt in vielen Beziehungen nicht genügend bekannt; um wie viel mehr gilt dies von den übrigen Erdtheilen, von Asien, Amerika, Australien, in denen die Drähte des elektrischen Telegraphen durch ungeheure Einöden sich hinziehen, endlich von Afrika, dessen Saïsbild noch immer nicht völlig entschleiert ist. Der Mann, dessen sterbliche Hülle jetzt an dem höchsten Ehrenplatze der Todten Englands niedergelegt ist, war einer der hervorragendsten Pioniere auf den Afrikanischen Entdeckungs-

felbern, und sein rastloser Eifer, die unbeugsame Ausdauer, mit welcher er meist unter den ungünstigsten Verhältnissen seinem Ziele entgegenstrebte, seine völlige Uneigennützigkeit und seine Menschenliebe verdienen jene eingehendere Beachtung und Werthschätzung, welche die Menschheit ihren Wohlthätern schuldet.

David Livingstone's Familie stammt, wie Mungo Park und Bruce, aus Schottland, und zwar aus Ulva, einer der Inseln, die der Schauplatz der Gesänge Ossian's sind; sein Großvater mußte, um für den Unterhalt der Seinigen besser sorgen zu können, in den Baumwollspinnereiwerken bei Glasgow (Blantyre-Works) Arbeit suchen; Livingstone's Vater errichtete dort einen kleinen Materialladen und brachte seinen am 19. März 1813 geborenen Sohn David, als dieser das zehnte Jahr vollendet hatte, ebenfalls in die Baumwollenspinnerei, damit er sich frühzeitig seinen Unterhalt selbst verdienen sollte.

Es ist seltsam, wie in dieser Umgebung und unter den körperlichen Anstrengungen, die der Knabe in so zartem Alter ertragen mußte, dennoch eine unbesiegliche Lernbegierde ihn zu den Wissenschaften hinzog. Er begann allein die lateinische Sprache zu erlernen und arbeitete nicht blos in der Feierabendschule von 8—10 Uhr Abends, sondern studirte oft bis nach Mitternacht Reisebeschreibungen und wissenschaftliche Werke mit rastlosem Fleiße, obwohl er schon um 6 Uhr früh wieder die Fabrikarbeit beginnen mußte. Diese Lectüre erweckte in dem Knaben die größte Sehnsucht, fremde Länder kennen zu lernen, und er benutzte, als er mit 19 Jahren Baumwollenspinner geworden war, den im Sommer mühsam ersparten Arbeitslohn dazu, während des Winters in Glasgow Vorlesungen zu hören und Griechisch, sowie Theologie und Medicin zu treiben, so daß es ihm nach emsigem Studium später möglich wurde, die Prüfung als Licentiat der Medicin und Chirurgie zu bestehen. Nunmehr sah er sich nach einem Schauplatze für umfassendere Thätigkeit um und nahm das Anerbieten der Londoner Missionsgesellschaft, nach China als Missionär zu gehen, an. Dieser Plan wurde jedoch durch den Ausbruch des Opiumkrieges in China vereitelt, und Livingstone entschloß sich nunmehr, nach Südafrika zu gehen, wo er den Missionär Moffat, der in Kuruman, im Lande der Betschuanen, wirkte, unterstützen sollte. Livingstone betrat im Sommer des Jahres 1840 den Boden Südafrikas, wo sich ihm ein weites Feld fruchtbringender erfolgreicher Thätigkeit eröffnete.

Das Volk der Betschuanen, welches den Uebergang von den kriegerischen Kaffernstämmen zu den friedlicheren Negervölkern der centralen Region Südafrikas bildet, bewohnt die Landschaft im Norden des Kaplandes und im Westen von den Holländischen Bauern-Republiken (Oranje River- und Transvaal-Republik) zwischen den Strömen Oranje, Vaal und Limpopo; die Betschuanen-Ansiedelungen ziehen sich östlich bis zur Kalahari-Wüste und nördlich bis zum Ngami-See hin, Gegenden, welche vor Livingstone's Erscheinen völlig unerforscht waren. Die Betschuanen, deren Zahl etwa 235,000 Seelen beträgt, sind milderer Sinnesart, als die in den Bergen wohnenden Kaffern; sie haben meist das Christenthum willig angenommen und man findet jetzt bei ihnen ein Gemisch halb Europäischer, halb barbarischer Sitten. Dieser Schauplatz, auf dem Moffat bereits erfolgreich gewirkt hatte, genügte dem aufstrebenden Geiste Livingstone's nicht; nachdem er die Landessprachen erlernt hatte, wandte er sich mit der Tochter Moffat's, die er geheirathet hatte, in das Land der Bakatla (Batlapi) am Kaschangebirge, um auch dort die Segnungen des christlichen Glaubens zu verbreiten, und wirkte zunächst in der Station Mabotsa als Prediger,

Lehrer und Landbauer. Hier war es, wo er auf einer mit Europäern unternommenen Löwenjagd von dem aufgespürten Löwen angegriffen und so schwer verletzt wurde, daß er zeitlebens einen steifen Arm behielt, der nach seinem Ableben zur Recognoscirung der Leiche gedient hat. Livingstone's Wirken hatte bedeutenden Erfolg; er gewann mehrere Häuptlinge für das Christenthum und gründete 1845 an der äußersten Grenze des Betschuanengebietes die Station Kolobong, deren Herrscher, Secheli, ebenfalls zum Christenthum übergetreten war.

Die Lage dieser Station an dem Kaschangebirge, sowie an der schlangenreichen, rings von hohen Randbergen umsäumten Sandwüste Kalahari, außerdem die Nähe der noch unerforschten, ganz Südafrika von Ost nach West durchziehenden beiden Hochplateaus, zwischen denen das vielverzweigte Stromsystem des Zambesi eingeschnitten ist, waren sehr geeignet, Livingstone zur Erforschung der unbekannten Centralregion Südafrikas anzuregen; seine Reiselust erwachte bald, und er begann schon 1849 seine ausgedehnten Wanderungen, welche für die geographische Kenntniß dieses Erdtheils von so epochemachender Bedeutung geworden sind.

Afrikanische Reisen sind keine Erholungsreisen; sie gehören zu den mühseligsten, anstrengendsten und oft gefahrvollsten Unternehmungen, zu denen eine große Ausdauer, ein abgehärteter Körper, der das zum Theil mörderische, fiebererzeugende Klima zu ertragen im Stande ist, unerschütterliche Geistesgegenwart in dem steten Kampfe gegen Menschen und Thiere, und viel Geld erforderlich sind. Der wissenschaftliche Reisende bedarf außerdem umfassender Kenntnisse, guter Instrumente und unermüdlicher Arbeitsfähigkeit, selbst unter den schwierigsten Umständen. Zu Pferde reist man in Südafrika ungern, da diese Thiere wenig Hunger und Durst ertragen können. Da Kameele nicht vorhanden sind, so ist der Reisende genöthigt, sich der schwerfälligen Ochsenwagen zu bedienen, 10—20 Ochsen für jeden Wagen und die erforderlichen Treiber zu miethen, sich mit Lebensmitteln, Brennmaterial und endlich mit Geschenken für die Häuptlinge (Tabak, Glasperlen, Kleidern, Messern, Aexten, Pulver) zu versehen, um den Durchzug durch deren Gebiet zu erlangen. Fahrstraßen giebt es indessen nur im Kaplande, wo auf einzelnen belebteren Routen, nach den Goldfeldern und durch den Oranjestaat nach Natal sogar eine Königlich Englische Post coursirt*), die auf einem primitiv eingerichteten, von 8—10 Pferden über Stock und Stein fortgerissenen Wagen 2—3 Reisende befördert, welche, um während der schnellen Fahrt nicht herauszufallen, sich an einer zur Seite des Sitzes angebrachten Eisenstange festhalten müssen.

In den übrigen Gegenden Südafrikas fehlt es natürlich an jeder Fahrstraße. Man zieht unter Führung der Eingeborenen über Steingeröll, Weiden und sandige Ebenen oder in trockenen Flußbetten durch das Land; in letzteren droht jeden Augenblick die Gefahr, daß Wagen und Ochsen von den nach einem Gewitter im Gebirge mit reißender Schnelligkeit sich herabstürzenden Gebirgswassern erreicht und beschädigt werden. Am gefahrvollsten ist das Reisen in den sumpfigen Niederungen der zahlreichen Ströme Südafrikas, wo Malarien und bösartige Fieber den Reisenden erfassen und ihn niederwerfen oder unter Verlust alles dessen, was mühsam erreicht war, zur Umkehr zwingen.

Livingstone's erste Reise, auf der ihn die Jäger Oswell und Murray aus In-

*) Vergl. Körner: Südafrika, Seite 224. Leipzig und Breslau, bei Hirt und Sohn. Die Posthäuser sind einfache Steinkasten, wo man indessen wenigstens Thee und Schinken zu kaufen erhält.

dien begleiteten, hatte den Ngami-See zum Ziele. Die kleine Karawane zählte 20 Menschen; 80 Ochsen trugen das Gepäck. In der Kalahariwüste verlor Livingstone gleich anfangs 18 Ochsen, die den Hyänen zum Opfer fielen. Nur durch Zufall entgingen die Reisenden dem Verdursten, indem sie — freilich nur brackiges — Wasser fanden, das in einer Salzpfanne gesammelt und trinkbar gemacht wurde. Nach 12 Tagen, am 28. Juli 1849, betrat Livingstone als der erste Europäer die Ufer des 12 Quadratmeilen großen Ngami-See's, der ein letzter Rest des großen Binnenmeeres zu sein scheint, das in prähistorischer Zeit einst Südafrika bedeckt hat. Heerden von Elephanten, Nashörnern und Antilopen weideten an dem See, dessen Ufer von riesigen Baobabbäumen im Umfange von 70—80 Fuß, von Palmyrapalmen und hohen Moschomastämmen umgeben sind. Der dortige Häuptling empfing die Reisenden leider unfreundlich und versagte ihnen Kähne sowie Führer; sie waren daher genöthigt, nach Hause zurückzukehren.

In den nächsten Jahren bereiste Livingstone wiederholt diese Gegenden; er erforschte zunächst den Lauf des Lieambjeflusses (des oberen Zambesi) und des Tschobestroms, mußte aber mehrmals von der Weiterreise abstehen, weil er von allen Hülfsmitteln entblößt war. 1851 erreichte er Linyanti, die Residenz des Fürsten Sebituane, am Flusse Tschobe, wo er gut aufgenommen wurde. Da der Ort aber nicht gesund war, kehrte er wieder um (1852), brachte seine Familie nach der Kapstadt und sandte sie von dort nach England, während er selbst zurückblieb, um sich durch mathematische und physicalische Studien für umfassendere Forschungsreisen nach der Centralregion Südafrikas vorzubereiten. Während dieser Studienzeit reiften in ihm die Pläne zu großen Forschungsreisen in Südafrika.

Im Jahre 1853 begann er von Neuem die Wanderungen nach dem Lieambjestrome, besuchte den Kaffernfürsten Sekeletu, den Nachfolger Sebituane's, in Linyanti und wollte in dessen Gebiet eine Missionsstation errichten, da dieser Häuptling sich seinen Absichten geneigt zeigte, auch Livingstone's Forschungen dadurch erheblich förderlich gewesen war, daß er ihn mit 160 Personen durch das ganze Land geleitete. Die Errichtung einer Missionsstation unterblieb zwar damals, dagegen entschloß sich Livingstone, für seinen Freund Sekeletu einen Handelsweg nach dem Westen zu suchen, damit dieser Häuptling mit den Portugiesen an der Küste in Verkehr treten konnte. Sekeletu begleitete ihn beim Beginn der Reise mit 27 Mann. Man passirte auf Kähnen zuerst den Tschobe, dessen Ufer von herrlichen Wäldern eingerahmt sind, in denen die Mozuni ihre blaßrothen Pflaumen, der Mozinzela seine eßbaren Früchte darbietet, fuhr dann auf dem Lieambjeflusse bis Seschek, wo die Eingeborenen den Reisenden Elfenbein, Milch und Honig gaben, und erreichte, zahlreiche Wasserfälle und Stromschnellen überschreitend, endlich das Land der Balonda-Neger, deren Häuptling am Kasai (oberen Zaire) wohnt.

In jedem Dorfe wurden die Ankömmlinge, als ihre Mission bekannt geworden war, mit Ehrenbezeugungen, namentlich dem Lullilusange, bewillkommnet, der aus den schnell hintereinander gesungenen Worten: »großer Löwe, großer Fürst, mein Herr, Schlaf sei Dir, o Herr«, besteht. Die Bewohner dieser Gegend sind Ackerbauer, tragen einen kurzen Lederschurz um die Hüften, tätowiren sich und feilen die Zähne; ihre Hütten sind von Schilf, oben kegelförmig zugespitzt, mit Dornbuschpallisaden umgeben und für Fremde schwer zugänglich. Von Dorf zu Dorf ging es nunmehr meist durch fruchtbare, lachende Auen der Küste des Atlantischen Oceans zu; oft aber mußten die Ochsen der Karawane auch Tage lang durch überschwemmte Niederungen

waten. Für die Hergabe von Lebensmitteln empfingen die Häuptlinge in der Regel Glaskorallen, Rasirmesser, Knöpfe und Tücher. Nur die Bewohner im Thale des mächtigen Kasaistromes, in das Livingstone nach Ueberschreitung der Wasserscheide zwischen Zaire und Zambesi kam, waren damit nicht zufrieden und wollten nur Pulver als Entgelt annehmen; mitunter verlangten sie sogar Elephantenzähne; schließlich gelang es aber doch, sie durch andere Gegenstände, z. B. ein altes Hemd, zufriedenzustellen. Der letzte Theil der Wanderung war der schwierigste. Den Reisenden wurde namentlich die Nahrung so knapp, daß sie die Reitochsen schlachten mußten. In den Niederungen litt Livingstone sehr vom Fieber; auch wurden die Bewohner zuletzt unfreundlicher, so daß er mit den räuberischen Chiboque, die ihn prellen wollten, in heftigen Streit gerieth und nur mit Mühe großer Gefahr entging, zumal seine Begleiter bei jeder Gelegenheit ihn zu verlassen drohten. Dennoch stieg die Karawane glücklich von dem Kasai-Hochlande in das herrliche Quango-Thal herab, zog durch Wälder von Kaffeebäumen nach Cassange, dem ersten Portugiesischen Orte, wo Livingstone durch Wein und gute Nahrung sich stärken konnte, und wandte sich sodann durch das großartig wilde Küstengebirge von Golungo-Alto mit seinen fruchtbaren Thälern, wo Palmöl und Palmwein in Ueberfluß vorhanden waren, der Küste zu. Nicht ohne schwere Opfer aber wurde das Ziel erreicht. Erschöpft, abgezehrt und vom Fieber fast des Gedächtnisses beraubt, kam Livingstone endlich nach siebenmonatlicher Reise in Loanda an (31. Mai 1854), angestaunt von der ganzen Europäischen Bevölkerung des Orts. Englische Schiffskapitaine erboten sich sogleich, ihn von hier nach der Kapstadt zurückzubringen; Livingstone aber — und dieser Zug ist ein Beweis seines ehrenhaften Charakters — lehnte diese Anerbietungen ab, weil er sein, dem Betschuanen-Fürsten Sekeletu gegebenes Wort, Nachrichten über die Handelswege nach der Küste mitzubringen, halten wollte und verließ mit seinen Negerbegleitern im September 1854 Loanda, um zu Lande in das Betschuanen-Gebiet zurückzukehren. Er durchzog die Cazenzo- und Coango-Gebiete und die finsteren Gebirgsländer der Libollo, hatte wiederum vielfache Kämpfe mit den habgierigen Häuptlingen einzelner Stämme zu bestehen, erreichte aber glücklich Linyanti und stattete dem Fürsten Sekeletu Bericht über seine Reise ab, so daß dieser Häuptling im Stande war, zwei neue Karawanen zu Handelszwecken nach Loanda abzusenden. Sekeletu's Benehmen gegen Livingstone verdient großes Lob. Denn als Livingstone, mit der ersten großen Reise nach Westen nicht zufriedengestellt, den kühnen Entschluß faßte, mitten durch den Afrikanischen Continent bis zur Ostküste Südafrikas vorzudringen, lieh Sekeletu diesem Plane bereitwillig seine Unterstützung, geleitete auch selbst seinen Freund bis zu dem großen Wasserfalle*) des Lieambje, »dem tönenden Rauche«, wo dieser Quellstrom des Zambesi zwischen 3 bis 400 Fuß hohen Basaltfelsen sich in einen Schlund von 100 Fuß Tiefe hinabstürzt, und gab ihm alsdann zur Weiterreise 114 Elfenbeinträger mit, denen sich Wegweiser und Ruderer anschlossen (18. November 1855).

Der wackere Forscher sah sich so der Erfüllung seines sehnlichen Wunsches, die Lage der großen Stromsysteme des centralen Theils von Südafrika aufzuklären und die auf den Karten vorhandenen großen Lücken auszufüllen, durch den Beistand des intelligenten Betschuanen-Häuptlings nahe gerückt; aber noch bedurfte es kolossaler Anstrengungen, um das Ziel zu erreichen. Die Karawane, Livingstone an der

*) Auch Mosiwatunaja-Fall genannt.

Spitze, zog zuerst durch das Land der feindseligen Batoka und durch die Wohnsitze einer fast ausgestorbenen Race häßlicher Neger, welche sich die oberen Vorderzähne auszuschlagen pflegen, überschritt sodann fünf rauhe Hügelketten mit echt tropischer Vegetation, namentlich großen Araucarien und anderen Baumriesen von 20 Fuß Umfang und 80—100 Fuß Höhe, unter denen Zebra's, Büffel und Elephanten weideten, und erreichte glücklich das Ufer des unteren Laufs des dem Indischen Meere zufließenden Lieambje, d. h. des Zambesi, der eine Stromlänge von 420 Meilen und ein Stromgebiet von über 20,000 Quadratmeilen hat. Hier beginnen schon die Gegenden des östlichen Küstenstrichs, welche der Sclavenhandel in so gräßliches Elend gestürzt hat. An den Ruinen von Zumbo, einer ehemaligen Portugiesischen Stadt, vorbei und an der Grenze der durch Goldreichthum bekannten Negerrepublik Monomotapa entlang ziehend kam die Karawane nach der Portugiesischen Colonie Tete (2. März 1856), wo Livingstone einen Monat rasten mußte, um sich zu erholen und die Fieberzeit vorübergehen zu lassen. Tete hat 30 steinerne Häuser, außerdem 1200 Negerhütten und wird von 100 Europäern und 2000 Negern bewohnt. Der Portugiesische Kommandant nahm Livingstone freundlich auf und gab ihm Wohnung und Kleidung, seinen Begleitern aber Feld zur Bebauung, sowie die Erlaubniß zur Elephantenjagd. Nach Beendigung der Rast fuhr Livingstone den Zambesi hinab durch dessen Delta nach der Mündung zu und erreichte endlich am 26. Mai 1856 das auf Sumpfbänken und zwischen Morästen liegende Hafendorf Quilimane am Mosambique-Kanal. Ein wichtiges Problem war gelöst. Südafrika hatte Livingstone als der erste Europäer von Meer zu Meer in der völlig unbekannten Centralregion durchschritten; die Entdeckungsgeschichte dieses Erdtheils war erheblich gefördert. Zahlreiche, von Livingstone mit großer Genauigkeit aufgenommene Ortsbestimmungen, kartographische Skizzen und Höhenmessungen warfen mit einem Male helles Licht auf bisher unerforschte Landstriche von großer Ausdehnung; ein neues Stück Erde war der Wissenschaft erobert.

Von Quilimane ging Livingstone über Mauritius, Suez, Tunis, Marseille nach England zurück, um neue Unternehmungen vorzubereiten. Es schwebte ihm neben der Fortsetzung geographischer Forschungen namentlich das ideale Ziel vor, die durch den Sclavenhandel hart bedrückten Länder der Südostküste Afrikas von dieser furchtbaren, mit der modernen Civilisation unvereinbaren Geißel der Menschheit zu befreien. Der große Erfolg seiner Reisen und die Theilnahme der ganzen gebildeten Welt bewirkten, daß die Britische Regierung ihm ihre Unterstützung zusagte, ihn mit consularischen Vollmachten bekleidete und ihn 1858 auf dem Dampfer »Pioneer« mit dem Auftrage nach Afrika sandte, von der Mündung des Zambesi aus ins Innere zu dringen, seine Entdeckungen zu vervollständigen und wenn möglich Missionsstationen und Kolonialplätze anzulegen. Livingstone hatte zu Flußfahrten einen zweiten flachgehenden Dampfer mitgenommen und versuchte mit demselben den Zambesi aufwärts zu fahren; es gelang ihm auch nach einigen vergeblichen Versuchen, Tete zu erreichen, worauf er (1859) in den von Norden her in den Zambesi fließenden Schiréfluß vordrang. Hierbei entdeckte er den bisher unbekannt gewesenen Schirwasee, und setzte sodann die Fahrt bis zum großen Nyassa-See fort, der einen Flächenraum von 300 Quadratmeilen bedeckt. Nach Tete zurückgekehrt, löste er sein Versprechen, die dort zurückgelassenen Gefährten, welche 4 Jahre auf ihn gewartet hatten, nach der Heimath zurückzuführen, getreulich ein, erreichte auch im August 1860 mit ihnen seine alte Station Linyanti im

Betschuanen-Lande wieder, mußte dieselbe aber völlig aufgeben, weil die dort herrschenden Fieber den größten Theil der Bewohner hinweggerafft hatten.

Von Linyanti ging er wieder nach Tete zurück, um mit seinem kleinen Dampfer »Pioneer« den Rovuma-Fluß zu untersuchen, der östlich vom Nyassa-See in einer Länge von etwa 90 Meilen die Terrassenländer der Afrikanischen Ostküste durchschneidet und den man bis dahin für einen Ausfluß der großen äquatorialen Binnenseen Central-Afrikas gehalten hatte. Diese Ansicht klärte Livingstone als irrig auf; sodann richtete er sein Augenmerk auf die Umgebung des Nyassa-See's, versuchte dort und am Schiré-Flusse Missionsstationen anzulegen, war jedoch bei diesen Unternehmungen nicht vom Glücke begünstigt, da die Colonien bei der steten Fieberplage, die jene Gegenden vergiftet, nicht gediehen. Auf einer dieser Stationen starb (1862) auch Livingstone's von England dorthin gekommene Gattin.

Es trat nun jene Wendung in Livingstone's Leben und Wirken ein, welche gewissermaßen einen Schatten auf das Vaterland des wackeren Forschers wirft. Die Britische Regierung, nicht zufrieden mit den von Livingstone erreichten, bei der Ungunst des Klima's allerdings nicht bedeutenden Resultaten, entzog ihm die Konsular-Vollmachten und berief ihn, während er nach dem Verlust des Bootes die Schiréflußgegenden zu Fuß durchwanderte, nach England zurück. Tief bekümmert folgte Livingstone diesem Befehle; der »Pioneer« brachte ihn 1864 in die Heimath zurück, und er war so seinem zweiten Vaterlande, Afrika, entrissen, ehe es ihm möglich gewesen war, seine Pläne vollständig auszuführen. Was die Britische Regierung zur Abberufung Livingstone's bewogen hat, entzieht sich der Beurtheilung. Ungebeugt aber durch diesen Schlag und seiner Kraft sich bewußt, beschloß er nunmehr, unabhängig von Missionsgesellschaften und vom Staate sein Leben der Lösung einer noch gewaltigeren Aufgabe zu weihen, nämlich dem Problem der Entdeckung der Nilquellen, wozu ihn seine großen Erfahrungen, seine Vertrautheit mit den Afrikanischen Sprachen, sein persönlicher Muth und seine rastlose Ausdauer allerdings vorzugsweise befähigten.

Die jetzt folgende Epoche von Livingstone's Reisen ist diejenige, welche am meisten die Theilnahme der civilisirten Welt erregt und bis zu seinem oft fälschlich berichteten, 1873 in den Afrikanischen Einöden erfolgten Tode wach gehalten hat. Es ruft ein Gefühl innigen Bedauerns hervor, daß Livingstone bei seinen Plänen zur Erforschung der Nilquellen von irrigen Voraussetzungen ausging und deshalb diese seine wichtigste Lebensaufgabe nicht völlig zu lösen vermochte. Dieser Irrthum bestand darin, daß Livingstone nicht die von Speke entdeckten großen Wasserbassins des äquatorialen Afrika, den Ukerewe und den Mwutan-See (Victoria-Nyanza und Albert-Nyanza), für die Quellseen des Nils oder die Sammelbassins der Quellflüsse ansah, sondern der Ansicht war, daß die Quellen des »Vaters der Ströme« im Tanganyika-See oder westlich und südlich von demselben zu suchen seien. So verwendete er seine Thätigkeit auf einen Schauplatz, der die Erreichung des Ziels unmöglich machte, und auf dem er, hingerafft von dem mörderischen Klima Afrikanischer Sumpf-Einöden, fern von der Heimath, sein Leben einer Idee opferte, hierin, sowie hinsichtlich des tragischen Endes seiner Laufbahn, einem anderen wackeren Forscher, Capitain Hall, nicht unähnlich, welcher, ebenfalls dem Ziele nahe, im Anblick des offenen Polarmeeres, das ihm die Erreichung des ersehnten Pols vorzuspiegeln schien, dem unerbittlichen Geschick den Tribut der Menschlichkeit darbringen mußte.

Livingstone ging 1865 zuerst nach Bombay, um dort für seine Reise nach Inner-Afrika Begleiter anzuwerben und sich mit vollständigem Material an Instrumenten rc. auszurüsten. Nachdem es ihm geglückt war, 30 anscheinend erprobte Diener (Komoren) zu engagiren, schiffte er sich von Bombay im Januar 1866 nach Zanzibar, der Britischen Konsulatsstation an der Ostküste von Afrika, ein und trat bald nach der Ankunft daselbst mit seinen Begleitern die Reise ins Innere, zunächst nach dem Nyassa-See, an, dessen westliches Ufer er ungefährdet erreichte. Hier verließen ihn bereits die Indischen Diener, weil sie Furcht vor der Weiterreise in den Afrikanischen Sümpfen hatten, eilten nach Zanzibar zurück und verbreiteten dort jene fälschliche Nachricht von Livingstone's Tode, welche die Britische Regierung zur Absendung der Young'schen Expedition vom Kap nach Zanzibar und dem Nyassa-See veranlaßte, durch die sodann das Lügengewebe der Seapoys zum Glück zerrissen wurde.

Livingstone, welcher in Begleitung weniger getreuer Neger seine Reise fortgesetzt hatte, war nun zwar noch am Leben, indessen in der übelsten Lage, ohne Hülfsmittel, in stetem Kampfe mit der Natur oder feindseligen Menschen, und aller Aussicht beraubt, mit seinem, von Fieberfrost geschüttelten schwachen Körper civilisirtere Gegenden zu erreichen: wahrlich eine Situation, wie sie für einen weniger zähen und gestählten Charakter als Livingstone verhängnißvoller kaum gedacht werden kann. Der wackere Mann verzagte jedoch nicht, und es gelang ihm wirklich, Mittheilungen über seine Lage nach Zanzibar zu schaffen. Ein im Januar 1867 von ihm abgesandter Brief wurde im Jahre 1868 durch Arabische Händler nach diesem Platze gebracht; ebenso erreichte ein von Livingstone am 30. Mai 1869 an den Britischen Consul in Zanzibar, Dr. Kirk, gerichteter Brief seine Adresse, freilich nach langem Zeitverlust, da die Afrikaner von der Wichtigkeit schneller Briefbeförderung keine Ahnung haben und die Briefe, welche ihnen mitgegeben werden, oft Monate lang verschleppen, wenn nicht ganz beseitigen. Nach diesen Briefen, welche die Runde in allen Zeitungen machten, und die von Ujiji (Udschidschi) am Ostufer des Tanganyika-Sees datirt waren, hatte Livingstone, um die Gegend im Westen des letzteren zu erforschen, jenseits des Nyassa-Sees das Hochland von Lobisa durchkreuzt und war sodann in das Stromgebiet eines bisher unbekannten großen Flusses, des Chambezi (Tschambesi) (10° 34′ S. B.) gelangt, der mit sieben, zum Theil bedeutenden Binnenseen im Zusammenhange steht. Der erste dieser centralafrikanischen Bassins, in das der Chambezi mündet*), ist der Bangweolo-See (11° S. B.); von letzterem ergießt sich der Luapula in den Moero-See, welcher wiederum den Lualaba nach dem Kamolondo-See (6° S. B.) aussendet. Vom Nordende des letzteren fließt der Lualaba nach dem großen Sumpfsee (2° S. B.), und aus diesem wiederum bis zu einem Bassin in nördlicher Richtung weiter, während in das Südende des Kamolondo-See's ein zweiter Strom, der Lufira-Fluß, einmündet. Dieses weitverzweigte Wassersystem schien auf die Quelle eines großen Stroms hinzudeuten; und es ist sehr erklärlich, daß Livingstone, erfüllt von dem heißen Wunsche, die Quellflüsse des Nils aufzufinden, der Auffassung Raum gab, daß die großen Ströme, deren Lauf er bis zu dem Sumpfsee verfolgt hatte und bei denen bereits die Erscheinungen des Fallens und Steigens wie beim Nil von ihm bemerkt worden waren, mit dem weißen Nil

---

*) Brief Livingstone's vom Juli 1868 an Lord Clarendon. Petermann. 16. Band. Seite 186. Der »Chambezi« ist wohl zu unterscheiden von dem »Zambesi« — Seite 368.

im Zusammenhange ständen. Es fehlte nur ein Glied in dieser Kette: der Nachweis der Verbindung des Lualaba mit dem Mwutan-See (Albert Nyanza), aus dem der weiße Nil nordwärts herausfließt. Wäre es Livingstone vergönnt gewesen, vom Lualaba weiter in nordöstlicher Richtung vorzubringen, so würde er das Irrige seiner Annahme selbst herausgefunden haben, denn an dem Westufer des Mwutan-Sees erhebt sich die Wasserscheide der großen Stromsysteme Central-Afrikas und drängt die Fluthen des Lualaba westwärts zum Stromgebiet des Congo hin, während auf dem Nordabhange der Wasserscheide, wie durch Dr. Schweinfurth's bahnbrechende Entdeckungen festgestellt ist, ein anderer mächtiger Fluß, der Uëlle, entspringt und in nordwestlicher Richtung dem Schari, und mit diesem wahrscheinlich dem Tsad-See zuströmt. Bei dieser Configuration der Strom- und Gebirgssysteme der äquatorialen Region Inner-Afrikas ist es nicht möglich, daß die Wasser des Chambezi dem Nil zugeführt werden; dieselben gehören, was jetzt als sicher anzunehmen ist und durch Dr. Güßfeldt's Deutsche Expedition wahrscheinlich außer Zweifel gestellt werden wird, vielmehr dem Stromgebiete des Congo an, während die eigentlichen, ihre Gewässer dem Mwutan- und Nyanza-See zuführenden Quellflüsse des Nil in der Umgebung der letztgedachten großen äquatorialen Bassins zu suchen sein werden.

Die Ungunst des Schicksals versagte Livingstone diese Erkenntniß; nachdem er unter entsetzlichen Anstrengungen, von allen Hülfsmitteln entblößt, vergeblich versucht hatte, im Lande der Manyema durch riesige Sümpfe bis zum Westufer des Tanganyika-See vorzubringen, mußte er — December 1867 — in Lucenda, Cazembe's Stadt, vom Fieber geschwächt, längere Zeit zurückbleiben, um zunächst neue Körperkräfte zu sammeln. Seine Lage war eine um so niederdrückendere, als er seit 2 Jahren keine Nachrichten aus Europa erhalten hatte; dennoch blieb der wackere Mann seiner Aufgabe treu und begann, als er sich körperlich erholt hatte, mit rastlosem Eifer von Neuem die Wanderungen nach den Sümpfen des Lualaba und nach dem Lande der Manyema, um den Zusammenhang des Lualaba und Nil zu erforschen.

In diesen trostlosen Einöden, in welchen der Tod in vielfacher Gestalt dem Menschen entgegentritt, fingen Livingstone's Begleiter (eingeborene Neger) Meuterei an und zwangen ihn zur Umkehr. Verlassen von Allen, ermattet und ohne alle Mittel, ging er noch Udschidschi, am Ostufer des Tanganyika-Sees, zurück, fand aber auch hier weder Hülfe, noch Nachrichten aus Europa, und mußte sich entschließen, bis zum Eintreffen einer Unterstützung dort auszuharren.

Allerdings war bereits im Jahre 1870 eine Expedition in Zanzibar ausgerüstet worden, um Livingstone Hülfe zu bringen; das Unternehmen scheiterte aber, da die Cholera unter den Trägern ausbrach. Ein unvermutheter Zwischenfall sollte Livingstone's Hoffnungen neu beleben. Mr. Bennet, der Eigenthümer der großen Amerikanischen Zeitung New-York-Herald, kam auf die Idee, dem Amerikanischen Namen durch Aufsuchen Livingstone's neues Relief zu geben; er beauftragte in echt Amerikanischer Weise seinen Reporter, Henry M. Stanley, durch ein Telegramm, sofort »nach Afrika zu gehen, Livingstone aufzusuchen und ihm Hülfe zu bringen«.

Die Schicksale dieser abenteuerlichen, aber mit Erfolg gekrönten Expedition sind aller Welt bekannt geworden. Stanley ging nach Zanzibar, rüstete mit Amerikanischer Umsicht und Energie eine Karawane von über 100 Mann aus und trat Mitte August 1871 den Marsch nach Udschidschi an, das er nach Ueberwindung

mannigfacher Hindernisse, namentlich nach einem Kriegszuge gegen den feindseligen Negerfürsten Mirambo im Ujowa-Lande, glücklich am 3. November 1871 erreichte.

Livingstone's und Stanley's Zusammentreffen in Udschidschi war ein glückverheißendes Ereigniß für den rastlosen Forscher, eine wohlverdiente Genugthuung für den entschlossenen Amerikaner, und eine Rechtfertigung der Hoffnungen der gebildeten Welt, welche über das Schicksal des wackeren Livingstone so lange Zeit in Unruhe gewesen war.

Die Unterstützungen, welche Stanley brachte, belebten den Muth Livingstone's von Neuem; wiederum sah er sich in die Möglichkeit versetzt, seine Pläne zu verwirklichen.

Stanley schloß sich Livingstone für einige Zeit an, Beide untersuchten gemeinschaftlich den Nordrand des Tanganyika-See's, der rings von Hochland umgeben ist, um die Richtung der mit ihm zusammenhängenden Flüsse festzustellen, und kehrten sodann nach Unyanyembe, östlich von Udschidschi, zurück, von wo Stanley sich nach Zanzibar begab, um weitere Hülfsmittel für Livingstone vorzubereiten. Eine Englische, inzwischen ebenfalls in Zanzibar angekommene Expedition unter Dawson und mit dem Sohne Livingstone's hatte nicht einmal den Versuch gemacht, Livingstone zu erreichen; doch war sie von Stanley, der sich nach London und New-York zurückbegab, vermocht worden, wenigstens Vorräthe und Material nach Unyanyembe zu senden. Livingstone erhielt die Sendung wirklich und hat vom Juli 1872 ab seine Reisen im Südwesten des Tanganyika-Sees wiederum fortgesetzt, nachdem ihn eine zweite, von der Britischen Regierung unter Cameron und Murphy abgesandte Expedition ebenfalls nicht aufgefunden hatte. Durch die Erfolge Stanley's war das Selbstgefühl der Engländer in hohem Maße beschämt worden; um diese Scharte auszuwetzen, wurde im Dezember 1872 eine dritte, und zwar durch einen Privatmann (Young) ausgerüstete Expedition unter Leitung des Marine-Offiziers Granby, von der Afrikanischen Westküste ausgeschickt; aber auch diese Expedition vermochte Livingstone keine Hülfe zu bringen, da Granby bereits bei Beginn des Marsches krank wurde und in San Salvador liegen blieb. Ebenso sind die weiteren Maßnahmen der Britischen Regierung, Livingstone von Zanzibar Hülfe zu senden, ohne Erfolg gewesen. Sir Bartle Frere's und Dr. Kirk's Anstrengungen kamen Livingstone nicht mehr zu Gute. Zu Anfang des Jahres 1874 durcheilte plötzlich die Kunde von dem Ableben des wackern Reisenden die Welt; diesmal war die Todesnachricht nur zu begründet.

Livingstone hatte Ende August 1872 in Begleitung der Leute, die ihm von Stanley zugesandt waren, Unyanyembe verlassen und war durch das Usipa-Land nach dem Süden des Tanganyika-Sees gegangen, wo er in paradiesischer Gegend heiße Quellen entdeckte, die weit über den Erdboden sich erheben. Von dort hatte er sich wieder in das Gebiet des Chambezi-Flusses begeben und versuchte, an der Nordseite des Bemba-Sees zum Luapala vorzudringen. Am See Bemba angelangt, änderte er seine Richtung, verschaffte sich Canoes der Eingeborenen und überschiffte den See in diagonaler Richtung. Nunmehr begannen die Schwierigkeiten der Reise zu wachsen. Am anderen Ufer des Bemba mußte Livingstone die Reise in einem weiten Sumpflande fortsetzen, das nach Einbruch der Regenzeit ungemein schwer zu passiren war. Menschen und Vieh waren gezwungen, unausgesetzt durch Wasser und Sumpf zu waten; tödtliche Fieber ergriffen die Reisenden. Livingstone, schon beim Abmarsch von Unyanyembe körperlich geschwächt, fühlte hier seine Kräfte erlahmen und verlangte selbst, nach Udschidschi zurückzukehren. Auf dem Marsche dahin aber

wurde er schwächer und schwächer, so daß er zuletzt in einer Kitanda (Sänfte) getragen werden mußte. Die Neger Majwana und Susi ließ er nicht von seiner Seite, und als Susi auf Livingstone's Frage, wie weit zum Luapula sei, antwortete: »drei Tagereisen«, erwiderte er: »ich werde den Strom nie wiedersehen«. Er fühlte, daß er den Strapazen erliegen würde.

Von Jlala, der Hauptstadt jener Gegend, wo auch der Sultan des Landes wohnt, zurückgewiesen, mußten Livingstone's Begleiter den Kranken nach Katanda tragen, wo sie ihm eine Hütte errichteten. Es ist rührend, die letzten Augenblicke des Helden durch die treue Anhänglichkeit seiner schwarzen Begleiter verschönt zu sehen. Jeden Morgen ließ Livingstone seine Gefährten (im Ganzen 6 an der Zahl) an die Hütte kommen und ihnen guten Morgen wünschen. Majwana und Susi wichen nicht von dem Schmerzenslager des Kranken, dessen Augenlicht bereits geschwunden war, und widmeten ihm größtmöglichste Sorge; aber es war umsonst; der Körper Livingstone's ging langsam der Auflösung entgegen. Am 4. Mai 1873 endlich erlöste ihn ein sanfter Tod von seinen Leiden. Der Ort, an dem Livingstone starb, liegt, nach den Angaben des Konsular-Assistenten Holmwood zu Zanzibar, in 11,25° S. B. und 27° Oe. L. v. Gr.

Als Livingstone gestorben war, faßten seine Diener, in dem Bewußtsein, daß der Todte in seiner Heimath hohen Ansehens genösse, den für den Bildungsstandpunkt dieser Schwarzen großartigen Entschluß, seine Leiche, die sie durch Einsalzen möglichst vor Fäulniß zu bewahren gesucht hatten, auf ihren Schultern nach Zanzibar zu tragen; eine That, die in der Geschichte ohne Beispiel dasteht und jene Abkömmlinge einer so oft als verkommen betrachteten Race in hohem Grade ehrt! Neun Monate dauerte der Kampf der Braven mit den Sumpffiebern, dem Hunger, den Schrecken Afrikanischer Wildnisse, und nicht am wenigsten mit dem Aberglauben der Eingeborenen, welche dem Leichenzuge den Durchgang wehren wollten; aber sie besiegten alle diese Schwierigkeiten mit rühmlicher Ausdauer und kamen glücklich am 18. Februar 1874 in Zanzibar an, von wo Livingstone's Leiche mit dem Dampfer »Malwa« nach England geschafft wurde. Sie hatten 250—300 Deutsche Meilen mitten durch die Afrikanischen Einöden zurückgelegt.

Einer von den Begleitern Livingstone's, der als Knabe von einem Englischen Kriegsschiffe aus den Händen von Sclavenhändlern befreite und sodann in einem Missionshause von Bombay erzogene Neger Jacob Wairwright, hat über diesen denkwürdigen Leichenconduct ein Tagebuch geführt, welches zuerst von Dr. Petermann veröffentlicht ist*) und das in anschaulichen Detailschilderungen ein getreues Bild von den näheren Umständen bei Livingstone's Tode, sowie von der Ueberführung des Leichnams von Jlala nach Unyanyembe und Zanzibar entwirft.

England empfing die Reste des edlen Mannes mit tiefem Schmerze und unter hohen Ehrenbezeigungen. Am 15. April 1874 landete der Dampfer »Malwa« mit dem Sarge in Southampton; dort nahm Admiral W. Hall den letzteren im Auftrage der Königin Victoria in Empfang und geleitete ihn nach London, wo der Leichnam am 18. April unter ungeheurem Zulauf der Bevölkerung und mit den höchsten Ehren in Westminster beigesetzt wurde.

---

*) Geographische Mittheilungen, Heft V. Dr. Petermann hatte das Tagebuch von dem verdienten Reisenden und Oesterr. Konsul Richard Brenner in Zanzibar empfangen, der inzwischen leider auch dem Afrikanischen Klima erlegen ist.

Was Livingstone mit unbeugsamer Ausdauer, in hoher Begeisterung für die Wissenschaft und in echter Menschenliebe für die geknechteten Volksstämme Afrika's geleistet hat, gehört für immer der Geschichte an. Er besaß, wie Dr. Stanley bei der Gedächtnißfeier in Westminster hervorhob, jene reine und edle Einfachheit des Gemüths, welche die harmlosen Bewohner Afrikas unwiderstehlich an ihn fesselte; seine Worte, verklärt von dem Geiste des Evangeliums, waren diesen, bis dahin völlig in geistige Nacht versunkenen Menschen die wahre Botschaft des Friedens und der Liebe. Daß diese Botschaft reiche Früchte getragen, daß die Lehren, welche Livingstone unter dem riesigen Laubdome Afrikanischer Wälder, an den zahllosen Seen, die »gleich Sternen in der Wüste flimmern«, an jenen, den Niagarafall übertreffenden mächtigen Cataracten, die bisher noch keines Europäers Auge erblickt hatte und deren »donnernde Wasserfluthen sich in Kometenschwärme weißen Schaums verflüchtigen«, mit beredtem Munde verkündete, nicht auf unfruchtbaren Boden gefallen sind, beweist schon die pietätvolle Handlungsweise der schwarzen Diener gegen den Leichnam ihres Führers, welche in keiner Hinsicht den Vergleich mit Europäischer Sinnesart zu scheuen hat. Von Livingstone's Erscheinen in Südafrika datirt für die Afrikanischen Volksstämme eine neue Zeit.

Neben dieser Thätigkeit im Dienste der Religion glänzen in hellem Lichte Livingstone's Bestrebungen zur Ausrottung jenes Fluchs von Südost-Afrika, des Sclavenhandels, und, wenn es ihm nicht gelang, die bedrückten Stämme Afrika's von dieser Geißel zu befreien, so wird doch der von ihm gelegte Keim hoffentlich einst gute Früchte tragen.

Der ganzen Menschheit endlich gehören Livingstone's Entdeckungen und Bereicherungen der Wissenschaft an, für welche er als friedlicher Eroberer weite Landstriche Afrikas, voll des Reichthums einer überquellenden Natur, und zahlreiche Nationen mit eigenartigem Leben gewonnen hat.

So mag denn auf den kühnen Forscher und wahren Menschenfreund mit Recht das Wort seines großen Landsmanns Shakespeare Anwendung finden:

Nehmt Alles nur in Allem:
Dies war ein Mann.

II. Kleine Mittheilungen.

Die Total-Länge der Eisenbahnen auf der Erde beziffert sich wie folgt:

		Kilom.	Baukosten: Frcs.
in Europa	auf	97,660	41,261,950,000
» Amerika	»	89,959	12,163,945,000
» Asien	»	7,158	2,073,915,000
» Afrika	»	932	274,685,000
» Australien und auf den Südsee-Inseln	»	1,974	511,005,000
	zusammen auf	197,683	56,285,500,000

Im Durchschnitt hat der Bau der Schienenstraßen pro Kilometer gekostet:

in Europa	420,000	Frcs.
» Amerika	148,000	»
» Asien	289,000	»
» Afrika	294,000	»
» Australien	203,000	» .

Danach kostet der Kilometer Bahnlinie auf der ganzen Erde durchschnittlich etwa 270,000 Frcs.

Die Projecte einer Eisenbahnverbindung zwischen Europa und Ostasien beginnen mehr und mehr greifbare Gestalt anzunehmen. Von welcher Wichtigkeit die Annäherung Europas an China, das »Reich der Mitte«, mit seinen 500 Millionen Einwohnern, seinem Reichthum an Producten, seinem großen Gewerbfleiß und seiner eigenartig entwickelten Cultur ist, haben wir bereits früher in diesen Blättern*) hervorgehoben. Das damals besprochene, von Meissel und jetzt von Bogdanowitsch befürwortete Project einer Russisch-Chinesischen Eisenbahn durch Südsibirien über Tjumen und Kjachta nach Peking ist gegenwärtig durch einen anderen Plan ersetzt worden, welcher größere Chancen des Gelingens bietet: nämlich durch das Project einer Russisch-Indisch-Chinesischen Bahn, dessen Entstehung zum Theil auf die Umwälzungen in den politischen Verhältnissen der Centralasiatischen Chanate (Chokan, Turkestan, Chiwa), zum Theil auf die Intervention Lesseps, des Erbauers des Suezkanals und Urhebers eines neuen gewaltigen Unternehmens: der Indo-Atlantischen Eisenbahn, zurückzuführen ist.

Erwägt man, daß bei dem Project Moskau-Kjachta-Peking der entfernteste Punkt, an dem China von Europa aus erreicht werden kann, ausgewählt war, daß diese Bahn auf großen Strecken ein Gebiet hätte durchschneiden müssen, in dem eine gering producirende Bevölkerung lebt und wo die großen Handelsstationen fehlen, bedenkt man außerdem, daß die Ungunst der geologischen Verhältnisse (Mangel an Kohlenlagern) sowie die Rauhheit des Klimas den Bau und Betrieb in hohem Grade würden erschwert haben, so wird man, wenn auch der Wunsch der zahlreichen östlichen Handelsplätze, wie Moskau, Kasan, Nowgorod u. s. w. nach Herstellung einer Eisenbahnverbindung mit dem großen Absatzgebiete Sibiriens begreiflich erscheint, es doch mit Befriedigung aufnehmen, daß der Plan einer Weltbahn von Europa nach Ostasien durch die Wahl einer anderen, die Centralregion Asiens durchschneidenden Route bessere Aussicht auf Verwirklichung und Lebensfähigkeit erhalten hat. Den ersten Anstoß hierzu hatten bereits die Annexionen Rußlands in den Centralasiatischen Gebieten gegeben; die letzteren durch zweckmäßige Communicationsmittel mit Rußland inniger zu verbinden, war mit Recht Gegenstand eifriger Fürsorge des Cabinets von St. Petersburg. Bei den großen Schwierigkeiten, welche die Entfernungen, die geographischen Verhältnisse u. s. w. dem Studium der bezüglichen Fragen entgegenstellten, mußte indessen eine geraume Zeit vergehen, ehe die Russische Regierung über die Tracen der neuen Verkehrswege bestimmte Entschlüsse zu fassen im Stande war. Namentlich handelte es sich darum, ob Orenburg zum Anfangspunkte der Centralasiatischen Bahn ausersehen werden, oder ob man die Linie von Jekaterinburg nach Taschkend vorziehen sollte. Um diese Frage zu erörtern, bedurfte

*) Vergl. den nichtamtlichen Theil des Postamtsblatts für 1872, Seite 528 ff.

es umfassender Untersuchungen, mit denen in letzter Zeit General Besnossikof von der Russischen Regierung betraut wurde. Durch die Ergebnisse dieser Untersuchungen ist festgestellt worden, daß Taschkend von Orenburg aus nur durch große, fast wasserlose Wüsteneien erreicht werden kann, und daß außerdem die Lage der wenigen, übrigens salzhaltigen Wasserquellen weite Umwege und Abweichungen von der geraden Linie erfordern würde. Die Russische Regierung sah sich deshalb genöthigt, einen anderen Ausgangspunkt für die Centralasiatische Bahn zu wählen und soll sich nach den Vorschlägen General Besnossikofs für die Route von Jekaterinburg am Ural nach Taschkend in Centralasien entschieden haben.

Die Wahl dieser Linie scheint für die Verwirklichung der Europäisch-Chinesischen Weltbahn von eminenter Bedeutung zu sein, weil ihre Lage im Centrum Asiens ermöglicht, nicht blos Rußland, sondern auch Indien mit seinen 240 Millionen Einwohnern und seinem riesigen Handel in das Netz des Europäisch-Asiatischen Eisenbahnverkehrs hineinzuziehen. Es ist das Verdienst des Freiherrn v. Lesseps, der seine Energie und seine zahlreichen Hülfsquellen wiederum für die Verwirklichung einer großen Idee eingesetzt hat, die Britische Regierung und, was noch mehr sagen will, die öffentliche Meinung in England schließlich für das Centralasiatisch-Indisch-Chinesische Project gewonnen und die Befürchtung beseitigt zu haben, daß die Fortführung der Russisch-Centralasiatischen Eisenbahn von Samarkand nach Peshawer am Indus zum Anschluß an das Indische Bahnnetz die Gefahr einer Russischen Invasion für das Anglo-Indische Reich involvire. Lesseps hat mit Recht darauf hingewiesen, daß die neue Eisenbahn im Gegentheil dazu geeignet ist, die Britische Macht an der Nordwestgrenze Ostindiens zu stärken; denn die Britische Regierung wird erst durch dieses Communicationsmittel in den Stand gesetzt werden, der Expansionskraft der wilden und kriegerischen Stämme Centralasiens, deren muselmännischer Fanatismus stets auf Bedrohung ebenso der Indischen Grenzgebiete, wie der Russischen Festungen bedacht ist, mit Nachdruck entgegenzutreten, während das Gespenst eines Conflicts zwischen dem vordringenden Rußland und dem Anglo-Indischen Reiche vorerst noch jedes thatsächlichen Anhalts entbehrt. Lesseps war klug genug, sich mit dem von ihm erzielten Erfolge zu begnügen, auf die für England anscheinend vortheilhaftere Linie Orenburg-Taschkend zu verzichten und sich ebenfalls für die Route Jekaterinburg-Taschkend auszusprechen, denn er erkannte, daß die Fusion zwischen seinem und Besnossikofs Projecte auch der Ausführung der Indo-Atlantischen Bahn ein überaus günstiges Prognostikon stellt.

Dieses Gravitiren scheinbar collidirender Interessen nach einem Punkte hin ist eine culturgeschichtlich höchst bedeutsame Erscheinung. Auf der einen Seite schiebt Rußland von Norden her seine Schienenstraßen tief ins Herz Asiens vor; auf der anderen Seite rückt England von Westen heran, wie in Europa, so nun auch auf Asiatischem Boden ein Glied nach dem anderen einfügend, das endlich der Plan einer directen Eisenbahnverbindung London-Calcutta der Verwirklichung nähert.

Beide Mächte aber, während sie ihren specifischen Interessen allein zu dienen bestrebt sind, fördern im Grunde nur die Sache der Menschheit: die Verbindung und Annäherung zweier, jetzt durch ungeheure Entfernungen getrennten Culturgebiete, Ostasien und Europa, durch die Macht der modernen Verkehrsmittel, welche schließlich die schroffsten Gegensätze mildert.

Auf die wichtige Frage: wie die Russisch-Indisch-Centralasiatische Eisenbahn von Taschkend oder Turkestan nach China weitergeführt werden soll, giebt uns

die lichtvolle Darstellung eines hierzu durch seine großen Reisen in China, sowie durch die Kenntniß der bezüglichen geologischen und handelspolitischen Verhältnisse vorzugsweise berufenen Deutschen Gelehrten, des Freih. von Richthofen, Vorsitzenden der Gesellschaft für Erdkunde in Berlin, Antwort. Letzterer bezeichnet in einem vor dieser Gesellschaft neuerdings gehaltenen Vortrage*) die Handelsstraße von Si-ngan-fu über Hami nach Kuldja (Kuldscha) als diejenige Linie, welche sich am meisten für Anlage einer Eisenbahn von China nach Europa empfiehlt.

Si-ngan-fu, in einer großen, am nördlichen Abhange der Kuen-lun-Gebirgskette sich ausbreitenden Ebene belegen, war länger als zwei Jahrtausende, seiner die Zugänge nach China beherrschenden Lage wegen, Residenz der Kaiser von China; von ihm führt ein einheitlicher, natürlicher Weg ohne Abweichungen rechts oder links nach dem östlichen Thor von Centralasien, welches sich bei der Stadt Hwai-king-fu in der Provinz Honau öffnet. Diese Straße, welche Traditionen und Geschichte als den uralten Weg der friedlichen Völkerbewegungen wie der Kriegszüge von Osten nach Westen kennzeichnen, führt über Lants-hóu-fu, die Hauptstadt der Provinz Kansu, betritt den bereits von Abel Rémusat und Carl Ritter gewürdigten schmalen Culturstreifen zwischen den Parallelketten des Kuen-lun und zieht sich sodann von Sú-tshóu nach Kia-yü-kwan, dem Thor der »Großen Mauer«, hin, welches in manchen Perioden der Geschichte China wirksam gegen den Westen abgeschlossen hat; von hier wendet die Handelsstraße sich nach der durch ihre Fruchtbarkeit berühmten Oase Hami, in deren Nähe die Wüste Shamo oder Gobi sich befindet, ein ödes, wasserloses Land, dessen Schrecknisse aber von den Reisenden übertrieben worden sind. Bei Hami, am Tiën-shan-Gebirge spaltet die Straße sich in zwei Wege: Tiën-shan-Nanlu und Tiën-shan-Pelu, die im Norden und im Süden des Himmelsgebirges nach Westen führen. Die südliche Straße geht von Oase zu Oase nach Yarkand und Kashgar, den Hauptstädten des Jakub Begschen Reichs Ost-Turkestán; die nördliche dagegen auf welligem Terrain über Barkul nach Iliho oder Kuldja, dem fernsten westlichen Punkte, bis zu welchem die in China jetzt herrschende Dynastie der Ta-tsin ihre Herrschaft ausgedehnt hatte, der aber vor einigen Jahren von mohamedanischen Horden erobert wurde und diesen 1872 durch die Russen entrissen ist. Die südliche Straße nach Kashgar würde nur den Rang einer Seitenroute einnehmen können, da das Pamir-Plateau die Fortführung nach Westen unbedingt hindert. Es bleibt mithin für den großen Transitverkehr nur die Straße nach Kuldja, welche von dort entweder nördlich nach Semipalatinsk oder im Süden des Balkhasch-Sees durch das Sir-Darja-Gebiet bis zum Aralsee, also bis zu den jüngst errichteten Russischen Colonien, fortgeführt werden kann. Dadurch würde eine directe Verbindung zwischen China und Rußland, bz. Asien und Europa hergestellt werden.

Herr von Richthofen führt als besten Beweis dafür, daß die Straße von Si-ngan-fu nach Hami und Kuldja, mit Ausnahme der Paßhöhe bei Lan-tshóu-fu und der Wüste Gobi, keine erheblichen Terrainschwierigkeiten biete, den Umstand an, daß man auf diesem alten Handelswege zu der Zeit, als die in den jetzigen politischen Verhältnissen begründeten Reisehindernisse noch nicht bestanden, selten mit Kameelen, sondern fast ausschließlich zu Wagen gereist sei. Auf einem mit zwei Maulthieren bespannten Karren wurden außer dem Kutscher gewöhnlich zwei Passagiere, die 700 Pfund Gepäck mit sich führen konnten, oder 1100 Pfund Waaren ohne Passa-

*) Verhandlungen der Gesellschaft für Erdkunde in Berlin, Nr. 4, 1874.

giere befördert. Die Entfernung von Si-ngan-fu über Sü-tshóu bis Kuldja (8020 Li oder 482 Meilen) wurde meistens mit großer Regelmäßigkeit in 80 Tagen zurückgelegt; der Preis des Fuhrwerks für die ganze Reise betrug 64 Taels oder etwa 128 Thlr.

Auch die sonstigen Bedingungen für den Bau einer Eisenbahn sind überaus günstige. Das Klima der Gegend ist zwar im Winter rauh und kalt, es fällt aber niemals so viel Schnee, daß dauernde Verkehrsstockungen hervorgerufen werden, wie in Sibirien. Sodann ist die Straße überall von Handelsstationen begleitet, welche endlose Länderstrecken mit den Hauptproducten Chinas, namentlich mit Thee und Seide, versorgen. Von Lan-tshóu-fu z. B. zweigt die Straße nach Si-ning-fu (Kokonor und Tibet) und nach Ning-hia-fu (dem Ordos-Land und der Mongolei), von Hami die Straße nach Yarkand, von Turfán diejenige nach Uliassutai und Kobdo sich ab. Was aber der Linie vor Allem Bedeutung verleiht, ist das geologische Moment des Besitzes steinkohlenführender Formationen. Das vom Freiherrn von Richthofen in allen Richtungen untersuchte Kohlenfeld der Provinz Shansi soll an Ausgiebigkeit von keinem anderen der Erde übertroffen werden; auch die Provinz Kansu hat großen Kohlenreichthum; überhaupt ist jedes von jener Handelsstraße berührte Departement im Norden der Kuen-lun-Kette reichlich damit versorgt; die Flötze sind überaus mächtig, die Kohlen von vortrefflicher Beschaffenheit. Freiherr von Richthofen rechnet, daß durch 30 Längengrade hin vom Ostrande Shansi's bis Ili kohlenführende Schichten auftreten, welche für den Bau und Betrieb einer Bahn von hoher Wichtigkeit sein würden.

Daß die Schwierigkeiten der Lösung des Problems einer ostwestlichen Schienenverbindung zwischen Europa und Asien immerhin unberechenbar sind, wird Niemand bezweifeln. Wenn es sich aber um die Wahl der zweckmäßigsten Linie handelt, wird, wie wir glauben, die von Herrn von Richthofen skizzirte Route, mag dieselbe an das Project einer Bahn von Taschkend und Turkestan nach Wiernoye, Semipalatinsk, Omsk, Tjumen ꝛc. anschließen oder direct durch die Kirgisensteppe nach dem Europäischen Rußland weitergeführt werden, den ersten Rang einnehmen.

Wie sehr auch die Russische Regierung diesem Project, so visionär dasselbe jetzt noch erscheint, ihre Aufmerksamkeit zugewendet hat, ergiebt sich aus dem Auftrage, welchen sie dem Capitain Sossnowski ertheilt hat. Derselbe soll sich zunächst über Kjachta nach Peking, von da zu Lande nach Si-ngan-fu und Han-kou, sodann aber auf dem Han-Flusse nach Miën-hiën, und von dort durch Central-Asien nach Ili und Kulja begeben, um die Terrainfragen zu studiren und die Zweckmäßigkeit der Bahnanlage auf der Sibirischen und der Centralasiatischen Route nach allen Richtungen klar zu stellen. Wie auch die Entscheidung ausfallen wird, man darf selbst in wissenschaftlicher Hinsicht wichtige Ergebnisse von dieser Expedition erwarten, welche einen neuen Beweis von der großen Rührigkeit der Russischen Regierung in wirthschaftlichen Fragen bildet.

Am schwersten wird es sein, die alten Vorurtheile Chinas, insbesondere seines Beamtenthums, gegen das Eindringen der westlichen Cultur zu überwinden. Der Zeitpunkt aber, zu dem dies geschehen wird, scheint nicht mehr so fern zu liegen, da der practische Geist der Chinesen für reale Fortschritte, die ihm das Abendland gebracht hat, z. B. die Dampfschiffe, Telegraphen ꝛc., keineswegs unempfänglich ist.

»Alsdann wird«, wie v. Richthofen sagt, »das Eindringen von mächtigen Elementen westlicher Geistesbildung in die innersten Theile von China die Bewohner dieses Landes endlich zum Eintritt in den Culturkampf zwingen, gegen den sie sich

jetzt noch mit so vielem Erfolge sträuben. Die überflüssige Arbeitskraft und billige Kohle des übervölkerten Chinesischen Reiches werden bald dazu benutzt werden, um den Strom der jetzt nach China gehenden Manufacte Europas rückläufig zu machen. Unwiderstehlich endlich wird auch die Fluth Chinesischer Auswanderer sich westwärts wenden, um unter dem Schutze einer geordneten Regierung große Strecken Innerasiens, die jetzt von Nomaden bewohnt werden, unter den Pflug zu bringen. Arbeitsamkeit, practischer Verstand, Nüchternheit, schnelle Vermehrung und starres Festhalten am Hergebrachten machen die Chinesen zu dem wichtigsten Element in der Verbreitung der Bodencultur, aber auch zu einer, anderen Völkern durch den Prozeß langsamen Verdrängens und Erdrückens furchtbaren Macht.«

Wie man vor hundert Jahren im Elsaß gereist ist. Im Elsaß gab es schon vor hundert Jahren schöne Poststraßen, welche zwar gut unterhalten wurden, allein das Reisen in diesen Diligencen und Postwagen war doch sehr unbequem und zeitraubend; zusammengepreßt wie die Pickelhäringe, mußten die Reisenden bei der größten Hitze einen ganzen Tag in einem solchen Schwitzkasten schmachten, nur um von Straßburg nach Landau zu kommen.

Dabei hatte man nicht wie jetzt bei den Eisenbahnen die Wahl, Morgens oder Mittags oder Abends abzufahren, sondern es gingen in der Regel während einer ganzen Woche etwa nur zwei bis drei Posten von Straßburg ab. So fuhr alle Dienstage, Donnerstage und Samstage eine Post von Straßburg nach Colmar, welche im Sommer des Mittags, im Winter aber erst des Abends dort anlangte, alle Mittwoch ging von Colmar eine Post nach Belfort ab, welche daselbst erst Donnerstags Nachts ankam. Von Straßburg konnte man Montags und Freitags in einer Diligence nach Basel fahren, mußte aber in St. Louis oder in Kembs übernachten, um am andern Morgen die Reise nach Basel fortzusetzen.

Dazu waren die unbequemen Reisen höchst kostspielig; von Straßburg nach Colmar zahlte die Person 8 Fr., nach Basel 20 Fr. Die Reisenden hatten 30 Pfund Gepäck frei und zahlten für jedes weitere Pfund einen Groschen Fracht. Was aber diese Reisen besonders kostspielig machte, waren die Trinkgelder, welche der Reisende an den vielen Haltestellen dem Kutscher zu geben verbunden war, ohne von den bedeutenden Zehrungskosten zu reden, welche bei einer solchen heißen Tagfahrt Hunger und Durst dem Geldbeutel auferlegten. (Straßb. Z.)

Ein Briefkasten auf Kerguelens-Land (zwischen der Südspitze von Afrika und Australien, unter 50° S. B.) ist kürzlich von dem Britischen Expeditionsschiff »Challenger« errichtet worden. Der »Challenger«, welcher bekanntlich mit Meerestiefenmessungen beauftragt ist, hatte den Winter 1873/74 mit wissenschaftlichen Arbeiten und Sammlungen in den Indischen Gewässern zugebracht. Bevor das Schiff von Christmas-Harbour nach Australien absegelte, wurde Ende Januar 1874 auf der Kerguelen-Insel ein hoher Steinhaufen aufgerichtet und in demselben ein Schreiben mit der Instruction für die mit Beobachtung des Venus-Durchgangs beauftragte Britische Expedition niedergelegt. Der »Challenger« ist am 17. März 1874 in Melbourne eingetroffen. Das Schreiben aber wird sich die Britische Expedition zur Beobachtung des Venus-Durchgangs hoffentlich aus dem »Briefkasten« abholen.

III. Literatur des Verkehrswesens.

J. G. Kohl, die geographische Lage der Hauptstädte Europas. Leipzig 1874. Verlag von Veit und Comp. gr. 8; 466 S.

»Die großen und kleinen Theile oder Glieder der Erdoberfläche, die Länder, lassen sich den Organismen der lebenden Geschöpfe vergleichen. Wie bei diesen in ihren Arterien und Nerven Lebenskraft und Blut pulsiren, so bewegt sich bei jenen in ihren Depressionen, Ebenen, Thälern, Gebirgspässen, längs ihrer Flußläufe und Küstenlinien die menschliche Bevölkerung, mit ihren Wanderungen, ihrer Schifffahrt, ihrem Wegebau, ihren mannigfaltigen kriegerischen und commerciellen Unternehmungen. Wo im Körper der lebenden Geschöpfe mehrere Adern oder Nervenzweige sich vereinigen, da entsteht ein wichtiger Herz- oder Knotenpunkt des Organismus. Ebenso erlangen diejenigen Erdflecke, auf welche viele natürliche Verkehrscanäle hinzielen, eine große historische Bedeutung, werden Sammelorte der Bevölkerung, Hauptschauplätze der Begebenheiten, Kreuz- und Brennpunkte des kriegerischen und friedlichen Verkehrs der Menschen und Crystallisationscentra der Staatsorganismen.«

Von diesen Gesichtspunkten ausgehend hat der Verfasser des vorliegenden Buches, der durch zahlreiche geographische, ethnographische und culturgeschichtliche Schriften wohlbekannte und wohlverdiente Bibliothekar der Freien Stadt Bremen, Herr Dr. J. G. Kohl die Lage und die Weltstellung der vornehmsten Hauptstädte Europas ins Auge gefaßt und in einer Reihe von eingehenden Abhandlungen näher untersucht.

Den Anfang machen die Hauptstädte der drei großen Süd-Europäischen Halbinseln: Constantinopel, Rom, Madrid, Lissabon. Von der Iberischen Halbinsel werden wir nach Frankreich (Paris), von da über den Canal nach Großbritannien (London, Edinburgh, Dublin) und sodann zum Festlande zurück nach Deutschland und Oesterreich (Frankfurt am Main, Wien, Ofen-Pesth, Triest-Venedig, Prag, Berlin) geführt. Darauf wenden wir uns nach Norden, überschreiten die Ostsee und gelangen zunächst nach Dänemark (Kopenhagen), alsdann nach der Scandinavischen Halbinsel (Christiania und Stockholm). Den Schluß bilden die Untersuchungen über die Weltlage der Hauptstädte des Russischen Reiches (Moskau, Warschau und St. Petersburg).

Der Verfasser erörtert in ausführlicher und eingehender Weise, inwiefern die örtliche Beschaffenheit derjenigen Punkte, auf denen die genannten Städte emporgeblüht und erstarkt sind, zu menschlichen Ansiedelungen besonders einladend und günstig war, und wodurch die Entwickelung und Erweiterung der Ansiedelungen gefördert worden ist. Es werden die auf jene Punkte hinzielenden Fluß-, See- und Landwege, sowie die verschiedenen in Betracht kommenden Meeresabschnitte, Thäler, Bodenerhebungen und Gebirgspässe vorgeführt und gründlich beleuchtet. Bei der Klarheit und Vollständigkeit der Darstellung, welche das Buch durchweg auszeichnen, gewinnt der Leser einen deutlichen Ueberblick über die Wasser- und Festlands-Gestaltungen, sowie über die natürlichen Canäle und Verbindungen der Hauptbrennpunkte des Europäischen Völker- und Verkehrslebens. Wir sehen, wie die natürlichen Verhältnisse das Entstehen der fraglichen Städte außerordentlich begünstigt haben, ja daß viele dieser Städte ihre Bedeutung ganz vorzugsweise und fast aus-

schließlich der vortrefflichen Handelslage und der günstigen Constellation von natürlichen Verkehrslinien verdanken. An die Schilderung der geographischen Lage schließen sich historische Erörterungen, indem aus der Geschichte jeder Stadt nachgewiesen wird, wie die, durch die geographischen und physikalischen Verhältnisse gebotenen Vortheile von den Einwohnern benutzt worden sind und auf das Wachsthum der Orte eingewirkt haben. Nicht minder werden die Umstände ausführlich dargelegt, welche für einzelne Städte ein Zurückgehen an Bedeutung und Glanz herbeiführten.

In Bezug auf die Verbindungswege wird vom Verfasser in den einzelnen Abhandlungen hervorgehoben, wie sich die Verkehrs- und Handelsströmungen gegenwärtig vielfach auf denselben Straßen bewegen, welche bereits im Alterthume und im Mittelalter zur Vermittelung der Verkehrs- und Handelsbeziehungen dienten, und wie auf ganz denselben Wegen, auf denen der friedliche Verkehr der Völker gepflogen wurde und noch gepflogen wird, von jeher auch die Kriegszüge stattfanden und vielfach die feindlichen Heere zusammenstießen.

In Bezug auf diese Verbindungswege sei beispielsweise angeführt, daß Kohl nachweist, wie in Spanien die alten vor 18 Jahrhunderten von den Römern durch das Land geführten Straßennetze, die Spanische Wegekarte aus dem Ende des vorigen Jahrhunderts, auf welcher die Spanische Wegerose nach den Plänen Karls des Dritten verzeichnet ist, und das heutige Eisenbahnnetz fast ganz dasselbe Bild darbieten. Es waren und sind dieselben durch den natürlichen Organismus der Terraingestaltung Spaniens bedingten Verkehrswege, auf denen die Römischen Legionen gegen das Hispanische Centralvolk der Carpetaner und Celtiberer marschirten — dieselben, auf denen die alten Spanischen Bischöfe zu ihren Concilien in Toledo pilgerten — dieselben, auf welchen die Westgothischen Könige vom Mittelpunkte am Tajo aus ihr Reich zusammenhielten; dieselben Wege, auf denen die Spanischen Arrieros und ihre mit Waaren belasteten Maulthiere das ganze Mittelalter hindurch und bis zu unserer Zeit herab die Märkte Neu-Castiliens, die berühmten Messen von Talavera de la Reina, Toledo, Alcala de Henares aufsuchten und den Binnenhandel und gegenseitigen Austausch zwischen den zum oberen Tajobecken hin zusammenstoßenden Provinzen Spaniens besorgten — dieselben endlich, auf denen jetzt, sofern der augenblicklich herrschende Bürgerkrieg es gestattet, die Locomotiven vom Mittelländischen Meere, vom Atlantischen Ocean, von der Bai von Biscaya und aus dem Centralkörper Europas zur Hauptstadt Spaniens heranrollen.

Erwähnt sei ferner, daß an die Untersuchungen über die Weltlage von Kopenhagen ein interessanter Vergleich der Position Kopenhagens mit der von Constantinopel geknüpft und dargelegt ist, in wie mannigfachen Beziehungen die Stellungen und die geographischen Verhältnisse am Oere-Sunde denen am Thracischen Bosporus ähneln.

Von hohem Interesse ist die bei Gelegenheit der Erörterungen über die geographische Lage von Warschau hervorgehobene auffallend große Gleichförmigkeit der Entwickelung der Oder und Weichsel und der Terraingestaltung ihrer Flußgebiete. Es wird der Nachweis geführt, wie diese Gleichförmigkeit in dem mittleren und unteren Laufe der genannten Ströme zuweilen bis in das Detail ihrer Physiognomie geht und sich nicht allein auf die Hauptadern der Oder und der Weichsel erstreckt, sondern wie auch die Nebenflüsse sich in Bezug auf Größe, Richtung u. s. w. in hohem Grade gleichen, und wie aus diesen gleichartigen Naturverhältnissen in beiden Flußgebieten eine ebenso große Uebereinstimmung in der Lage der Städte und ihrer

Vertheilung und Gruppirung hervorgegangen ist. Die Aehnlichkeit ist so groß, daß (wie Kohl sagt) »ein Stratege einen für die Oder entworfenen Feldzugsplan beinahe auch gleich für die Weichsel gelten lassen könnte; Märsche, Wegeanlagen und Handelsunternehmungen müssen im Odergebiete auf ziemlich gleiche Weise ins Werk gesetzt werden, wie im Weichselgebiete und die Resultate müssen in beiden Flußgebieten fast dieselben sein.«

Das Kohl'sche Buch verdient wegen seines anziehenden und lehrreichen Inhalts dem Studium aller Derjenigen dringend empfohlen zu werden, welche sich mit der Geschichte und den praktischen Interessen des Verkehrs beschäftigen.

Nach dem Vorworte läßt sich annehmen, daß der Verfasser diesem höchst schätzenswerthen Buche demnächst ähnliche Abhandlungen über die geographische Lage der Hauptstädte Amerikas folgen lassen wird.

IV. Zeitschriften-Ueberschau.

Es enthalten:

1) Deutsche Monatshefte. Zeitschrift für die gesammten Culturinteressen des Deutschen Vaterlandes. Herausgegeben im Auftrage der Redaction des Deutschen Reichs-Anzeigers und Königlich Preußischen Staats-Anzeigers. II. Jahrgang 1874, Band IV. Heft I., Juli.
   1. Drei Deutsche National-Denkmäler. 2. Sprichwörtliche Formeln der Deutschen Sprache. 3. Zur Statistik der evangelischen Kirche in Preußen. 4. Die Gräberwelt Berlin's. 5. E. Bratuscheck über die Stellung der Philosophie zu den Fachwissenschaften. 6. Die Königliche Porzellan-Manufaktur in Berlin. 7. Die Hauptformen des christlichen Kirchenbaues. I. 8. Die Centralisirung der Bekanntmachungen der Fabrik- und Waarenzeichen. 9. Zur Revision des Deutschen Handelsrechts. 10. Chronik des Deutschen Reichs. 11. Monatschronik für April 1874. 12. Literatur.
2) Zeitschrift des Königlich Preußischen Statistischen Büreaus. Redigirt von dessen Director Dr. Ernst Engel. 14. Jahrg. 1874. Heft 1.
   Die Lebens- und die Feuerversicherung im Preußischen Staate in den Jahren 1870—1872, von H. Brämer. Ueber communale statistische Büreaus, von Josef Körösi, Director des Buda-Pester communalen statistischen Büreaus. Durchschnittspreise der wichtigsten Lebensmittel für Menschen und Thiere in den bedeutendsten Marktstädten der Preußischen Monarchie vom August bis einschl. December 1873. Das polizeiliche Meldewesen in Preußen, von Dr. Aug. Meitzen, Geh. Regierungsrath. Der Preis der Arbeit bei den Deutschen Eisenbahnen in den Jahren 1850, 1859 und 1869, von Dr. Engel. Statistische Correspondenz. Verlagskatalog des Königl. Statistischen Büreaus.
3) Jahrbücher für National-Oekonomie und Statistik. Herausgegeben von Bruno Hildebrand und Johannes Conrad. Jena. Friedrich Mauke. 12. Jahrgang. 3. 4. 5. Heft.
   Turgot's Stellung in der Geschichte der National-Oekonomie, von v. Sivers. Zur Frage der Tariferhöhung auf den Preußischen Eisen-

bahnen, von Erwin Nasse. Die Einkommensteuer im Canton Bern nach dem Gesetz vom 18. März 1865, von H. v. Scheel. Literatur. Zur Literatur des Jahres 1873 über Actiengesellschaften rc. Miscellen.

4) Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen 1874 Nr. 49.
   Die Eisenbahngesetzgebung in England, II. Das neue Betriebs-Reglement für die Deutschen und die Oesterreich-Ungarischen Eisenbahnen. Tunnelbau und dadurch herbeigeführte Wasserentziehung. Die Altonaer Hafenbahn. Vereinsgebiet. Ausland.

5) Hydrographische Mittheilungen. Herausgegeben vom Hydrographischen Büreau der Kaiserlichen Admiralität. Nr. 12.
   Die Bermudas- oder Somers-Inseln (Schluß). Beschreibung der Insel Neu-Amsterdam im Indischen Ocean. Beschreibung einiger Häfen der Nord-Insel Neu-Seelands. Notizen. Literarisches.

6) Zeitschrift der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin. Herausgegeben von Prof. Dr. W. Koner. 9. Band. 2. Heft.
   Brautschau und Hochzeit des Kaisers von China, von Carl Bismarck. Zur Geschichte Baghirmi's, von Dr. G. Nachtigal. Burmah, aus den nachgelassenen Papieren des in Rangoon verstorbenen Kaiserlichen Consuls Chr. Deetjen. Literatur. Karten.

7) Unsere Zeit. Deutsche Revue der Gegenwart, herausgegeben von Rudolf Gottschall. 10. Jahrg. 12. Heft. (15. Juni 1874.)
   David Strauß. Ein literarischer Essay von Rudolf Gottschall. Cuba und die Cubaner. I. Der Proceß Naundorff-Bourbon, von Theodor Wengelburger. Chronik der Gegenwart. Literarische Revue.

8) Journal télégraphique. No. 29.
   I. La législation télégraphique. Législation spéciale de la Russie. II. Quelques observations sur le projet de M. Wolschitz pour la simplification des tarifs internationaux, par M. A. Berliri. III. Etude critique des nouveaux systèmes de transmission simultanée en sens opposé, par M. le Dr. Ed. Zetzsche. IV. Développement de la télégraphie en Australie. V. Publications officielles. Arrêté royal concernant le service intérieur de la Belgique. VI. Nouvelles.

9) The Geographical Magazine, edited by Clements R. Markham, London, June 1874.
   The railways of Peru. The indian territory and its inhabitants. Sign posts on ocean's highwaybone caves. Statistics of roman catholicism in Great Britain. Singapore. British colonial wool trade. Reviews: Geological survey of India. Temperature of the Atlantic. Experimental survey of the Russian confines in Asia. Bibliography. Cartography. Log book. Correspondence.

Im Auftrage des Kaiserlichen General-Postamts herausgegeben von Dr. Kapßler. Berlin, Verlag und Druck der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. v. Decker).

Deutsches Postarchiv.

Beiheft

zum

Amtsblatt der Deutschen Reichs-Postverwaltung.

№ 13. Berlin, August. 1874.

I. Actenstücke und Aufsätze.

48. Zur Geschichte des Postwesens der Stadt Göttingen.

Von Herrn Postdirector, Postrath Nöldeke in Göttingen.

Die ältesten Nachrichten, welche sich auf Göttingen beziehen, finden sich in Urkunden vor, durch welche 953 und 957 Graf Billing Kaiser Otto dem Großen mehrere Ortschaften, darunter Gutingi oder Gudingin, tauschweise abtrat.

Durch die Vermählung der letzten Erbin der Grafen von Northeim, welche im Leinegau herrschten, Gertrud, mit Heinrich dem Stolzen, dem Vater Heinrichs des Löwen, kam wahrscheinlich auch Göttingen an das Welfische Haus.

Bei einer Theilung des Landes unter die Söhne Albrechts des Großen von Braunschweig erhielt Albrecht der Feiste 1279 nebst Calenberg auch das Fürstenthum Oberwald oder Göttingen.

Das Gaugericht, auf dem sich die Bewohner des Leinegaus drei Mal in Jahre versammelten, wurde nahe bei Göttingen vor dem jetzigen Groner Thore abgehalten; der dadurch herangezogene Verkehr hat vermuthlich zur Gründung der Stadt Anlaß gegeben, welche schon in Urkunden vom Jahre 1232 erwähnt wird.

Die Stadt Göttingen entwickelte aus kleinen Anfängen sich früh zu nicht unerheblicher Ausdehnung, besonders auch durch schutzbedürftige Bewohner der Umgegend, die sich an den Mauern der Stadt anbauten.

Wie in allen Städten Deutschlands mit historisch normaler Entwickelung bildete auch in Göttingen das Gildewesen die Grundlage der Gemeinde-Verfassung;

in Verbindung damit nahm die Wehrkraft der Stadt zu, und die Bürger wußten ihre Interessen und Rechte gegen Uebergriffe der Feudalgewalt tapfer zu vertheidigen.

Zahlreiche Fehden mit den benachbarten Rittern, deren Wohnsitze, heute in Ruinen liegend, die landschaftliche Zierde der Gegend um Göttingen bilden, wurden vor der Stadt meist siegreich ausgefochten.

So brachen Ende des 14. Jahrhunderts die Bürger die herzogliche Burg Ballruz in der Stadt und die festen Häuser der Landesherrschaft in Grone, Bevenden und Rostorf.

Als die Feuerwaffen anfingen in Gebrauch zu kommen, waren die beiden Donnerbüchsen der Stadt: »Die scharfe Grete« und »Make Frede« gefürchtete Gäste.

Das Verhältniß der Stadt zu ihren Landesherren war, wie bei den meisten Städten von größerer Bedeutung im Mittelalter, ein sehr unsicheres. Man pactirte mit einander mehr oder weniger wie zwischen zwei gleichberechtigten Mächten. Göttingen stand der Landesregierung so selbstständig gegenüber, daß es mehrfach wie eine freie Reichsstadt betrachtet wurde. Es erhielt einige Male Ladungen zur Beschickung des Reichstages. Die Stadt lehnte zwar das Ansinnen, unter Berufung auf ihre Eigenschaft als Braunschweig-Lüneburgsche Landstadt, ab, indessen muß sie einmal der Ladung doch gefolgt sein, denn der Reichstags-Abschied von 1500 ist von dem Vertreter mit unterschrieben, den Nordhausen und Göttingen gemeinschaftlich zum Reichstage abgesandt hatten.

Als 1495 durch den s. g. ewigen Landfrieden dem Fehdewesen so ziemlich ein Ende gemacht war, begannen Gewerbthätigkeit und Verkehr in den Städten sich freier zu entfalten. Auch Göttingen blieb hierbei nicht zurück; seine Waaren, namentlich Tuchfabrikate, waren gesucht und fanden selbst auf den Messen von Nowgorod Beifall.

Von dem frühzeitigen Aufblühen des Handels von Göttingen zeugt insbesondere der Umstand, daß dasselbe schon im 13. Jahrhundert dem Hansa-Bunde beitrat. Sehr förderlich war es für Göttingens Verkehr, daß die große Handelsstraße von Venedig über Augsburg, Frankfurt, nach dem Norden Deutschlands Göttingen berührte. Die Stadt kam hierdurch früh in den Besitz der Vortheile, welche die zu Anfang des 16. Jahrhunderts eingetretene Verbesserung der Verkehrseinrichtungen Deutschlands, insbesondere des Postwesens, in Gefolge hatte. Daß in den Braunschweig-Lüneburgschen Landen zu dieser Zeit bereits Landesposten bestanden haben, ist nachweisbar. Von Anfang der Entwickelung des Reichpostwesens an haben hier die Landesherren, ebenso wie andere Reichsstände der Taxisschen Posten sich erwehrt, bz. ihnen den Durchgang durchs Land nur bedingungs- oder vertragsweise zugestanden.

Leider erfreute die Stadt sich nicht lange der Segnungen friedlichen Verkehrs; in dem 1546 ausgebrochenen Schmalkaldischen Kriege wurde sie in Mitleidenschaft gezogen und hatte dem Kaiser eine Buße von 10,000 Goldgulden und sechs Geschützen zu erlegen, auch dem Herzoge Heinrich II. von Braunschweig eine hohe Strafe für einen ihm angeblich angethanen Schimpf zu zahlen. Noch mehr aber sank die Bedeutung und der Wohlstand der Stadt, als mit Entdeckung des Seeweges nach Ostindien um das Kap der Welthandel den Venetianern entrissen wurde und auf die Portugiesen überging.

Auch die Verbindung mit dem Hansa-Bunde vermochte Göttingens Verfall nicht aufzuhalten. Die im innern Kerne kränkelnde, wenn auch äußerlich noch ein-

schmuckes Antlitz zeigende Stadt wurde aber fast vernichtet durch den dreißigjährigen Krieg, der so namenloses Elend über Deutschland brachte.

1626 hatte Tilly das nahe Münden mit Sturm erobert und darin mit fürchterlicher Barbarei gewüthet. Von einem gleichen Schicksale ward Göttingen bedroht. Zwar erging es ihm nicht ganz so schlimm, denn als es, nach tapferer Gegenwehr, sich ergeben mußte, geschah es auf verhältnißmäßig leidliche Bedingungen. Die Stadt mußte hohe Contributionen zahlen, dem Kaiser huldigen und Kaiserliche Besatzung einnehmen, behielt aber das Recht freier Religionsübung. Den Bedingungen der Capitulation zuwider erlitt sie auch Plünderung. Fünf Jahre und fünf Monate blieb die Stadt in Kaiserlicher Gewalt, dann wurde sie durch Herzog Wilhelm von Weimar daraus befreit. Aber das Heilmittel war schlimmer als das Uebel, denn Wilhelm's verwilderte Horden wirthschafteten ärger als die Tilly's. Sie wurden nur noch übertroffen von den Hessen, die später die Schwedische Besatzung ablösten, so daß die Buben auf der Straße sangen:

»Die Kaiserlichen haben uns ausgesogen,
Die Weimar'schen haben uns ausgesogen,
Aber die Hessen
Bedenken uns ganz und gar aufzufressen.«

Von Feind und Freund gebrandschatzt, geplündert und durch Einquartierungen gequält, kam die Stadt tief herunter.

Schon 1639 fanden sich in derselben 179 eingestürzte Häuser, 237 standen wüst und leer, 460 waren nicht bewohnt und 137 gehörten nur noch Wittwen. An Contributionen hatte allein an Tilly die Stadt 372,990 Thaler zahlen müssen.

Nach dem Westphälischen Frieden waren die Landesherren bemüht, der zu Boden gedrückten Stadt, welche auch als Grenzfeste gegen den Süden von Wichtigkeit blieb, durch Verleihung von Privilegien und Erleichterungen aller Art wieder aufzuhelfen.

Doch war und blieb das Aussehen der Stadt damals ein trauriges. Wüste Baustellen, Sümpfe, Ruinen und strohbedachte Hütten befanden sich zwischen den Zeugen früherer Herrlichkeit, den stattlichen Kirchen, dem ehrwürdigen Rathhause und wenigen ansehnlichen Privathäusern. Die Straßen waren ungepflastert, Gewerbthätigkeit und Handel waren gering, Postverbindungen nach Außen bestanden kaum oder gar nicht, von Wohlstand konnte nicht die Rede sein.

Eine neue Aera für Göttingen begann erst mit Errichtung der Universität.

Herzog Julius von Braunschweig-Wolfenbüttel hatte 1576 in Helmstedt eine protestantische Universität gegründet, welche bald eines bedeutenden Rufes sich erfreute. Nachdem Calenberg von Wolfenbüttel wieder getrennt war (1635), blieb die »Julia« Gemeingut der beiden Braunschweig-Lüneburgischen Linien. Mit dem Anfange des 18. Jahrhunderts genügte diese Universität aber nicht mehr den Anforderungen der Zeit; sie war von andern Hochschulen, namentlich von der zu Halle (gestiftet 1694) weit überflügelt und die meisten Hannoveraner besuchten nicht die Landes-Universität.

Daher faßte Georg II., König von Großbritannien und Kurfürst von Hannover, den Plan, in seinen Deutschen Landen eine eigene Universität zu gründen.

Bei der Wahl des betreffenden Ortes erhielt endlich Göttingen den Vorzug, mit aus dem Grunde, weil man der tief geschädigten Stadt dadurch am besten glaubte aufhelfen zu können. Mit der Ausführung des Planes wurde Minister Gerlach Adolf von Münchhausen beauftragt. Die zur Errichtung der Universität

erforderlichen Kaiserlichen Privilegien wurden am 13. Januar 1733 ertheilt; im Oktober 1734 waren bereits mehrere Professoren eingetroffen (Schmauß, Heumann, Geßner, Gebauer, Hollmann) und vor 148 Studenten wurden die Vorlesungen begonnen.

Nach Ueberwindung vieler Schwierigkeiten, zu denen namentlich der elende Zustand der Stadt gehörte, welche für die Einrichtungen der neuen Hochschule nicht die nöthigen Räume bot, erfolgte endlich am 17. September 1737 die feierliche Inauguration der nach ihrem erhabenen Stifter genannten »Georgia Augusta«.

Ein wesentliches Bedürfniß für das Gedeihen der neuen Hochschule war auch die Verbindung mit der Außenwelt durch Einrichtung regelmäßiger Postkurse.

Es ist schon oben angedeutet, daß bereits früh in den Braunschweig-Lüneburgischen Landen regierungsseitig eingerichtete (oder beschützte) Posten bestanden haben. Davon zeugt u. A. des Gesammthauses Postordnung vom 17. Mai 1667, unterschrieben von den Herzögen von Braunschweig-Lüneburg: Georg Wilhelm (von Celle), Johann Friedrich (von Calenberg) und Rudolf Augustus (von Wolfenbüttel). Als Zweck dieser Postordnung wird im Art. 1 bezeichnet: »die im (also schon früher bestandenen) Postwesen eingeschlichenen Unordnungen aus dem Wege zu räumen«.

Bis zum Jahre 1736 war das Postamt in Göttingen verpachtet, zuletzt an die verwittwete Postmeister Atzenheimer, als Nachfolgerin ihres Ehemannes.

Im genannten Jahre wurde das Postamt »auf Administration gesetzt«, d. h. in ein fiskalisches verwandelt und dessen Verwaltung dem Postcommissair und Postmeister Schröder übertragen. Wie dürftig bis dahin die Postverbindungen gewesen waren, geht daraus hervor, daß nur: 1) eine zweimal wöchentliche Fahrpost zwischen Göttingen und Mühlhausen via Heiligenstadt, die »Sächsische Post« genannt, welche für den ganzen Cours auf Rechnung Hannovers unterhalten wurde; 2) eine zweimal wöchentliche Reitpost nach Northeim bezw. Einbeck; 3) eine desgl. nach Münden und 4) eine desgl. nach Duderstadt et vice versa bestanden.

Zu einer Fahrpost zwischen Göttingen und Hannover einer- und Cassel andererseits muß also früher kein Bedürfniß vorgelegen haben, oder es hat dazu an Unternehmungsgeist gefehlt.

Mit Eröffnung der Universität tritt jenes Bedürfniß aber sofort hervor; schon im Jahre 1737 wird die Fahrpost nach Northeim und Münden, zuerst mit einmaligem, bald mit zweimaligem Gange in der Woche ins Werk gerichtet.

Die Porto-Taxen waren nur provisorisch geregelt und nach heutigen Begriffen wenig rationell. Ein Brief nach Holland z. B. kostete »franco Wildshausen« 2 gGr. 4 Pf.; ein solcher nach Düsseldorf dagegen 5 gGr. 4 Pf. Briefe nach Speyer und Trier waren mit 2 gGr. 8 Pf. bis Erfurt zu frankiren xc., Taxen, welche bei dem damaligen Geldwerth als sehr hoch erscheinen.

Eine besondere Schwierigkeit scheint die Regelung des Abrechnungswesens gemacht zu haben. Es handelte sich nämlich darum, dem Postamte den Portobezug zu sichern, »soweit die Göttingischen Posten reichten«, d. h. soweit die Kosten aus dem hiesigen Register bezahlt wurden. Auch mußten mit dem Ober-Postmeister Hinüber in Münden erst Verhandlungen wegen Theilung des Portos zwischen den Postämtern Göttingen und Münden gepflogen werden, da letzteres verpachtet war und erst 1745 auf Administration gesetzt wurde. Die Sache mit Münden scheint leicht geregelt worden zu sein; dagegen heißt es im Register-Vorberichte: »zwischen (mit?) den Postämtern Osterode, Seesen, Goslar und Braunschweig ist keine Berechnung zu Stande

zu bringen gewesen, sondern es zieht jedes Postamt an Porto, was es habhaft werden kann.«

Den derzeitigen Verhältnissen entsprechend, waren die Vergütungen für den Postmeister normirt. Derselbe erhielt an Gehalt 200 Thlr., für Hausmiethe 100 Thlr., außerdem für einen Postschreiber 120 Thlr.

Letzterer war beeidigt, »dependirte aber, was dessen Annahme, Direction und etwaige Entlassung betraf, vom Postmeister«.

Der Postmeister Schröder wurde bald nach seiner Anstellung auch Posthalter; er erhielt für jede mit 4 Pferden zurückzulegende Meile im Jahre 100 Thlr. Vergütung »nach Sächsischer Weise«, außerdem 48 Thlr. für den Postwagen und 12 Thlr. für Postillons-Monturen. Daneben heißt es: »Extraposten, Couriers, Estaffetten, auch die Distribution der Zeitungen genießet der Postmeister zur Duceur für sich, auch genießet er, soweit die Göttinger Posten reichen, die Portofreiheit.«

Aus den ersten, leider nicht mehr aus den späteren Rechnungen läßt sich die Zahl der angekommenen Briefe annähernd entnehmen. Danach waren im Januar 1737 bereits etwa 5000 Stück eingegangen, ungefähr der zehnte Theil des heutigen Durchschnitts. Daneben muß noch das durch den Art. V. der Postordnung von 1682 verbotene »Nebenpostiren« besonders in Göttingen sehr im Schwange gewesen sein, wie ein Rescript des Geheimen Raths-Collegii zu Hannover vom 21. November 1736 an den Gerichtsschulzen, auch Bürgermeister und Rath der Stadt ersehen läßt. Derselbe wird aufgefordert, dem Unwesen zu steuern und dem Postmeister Schröder die »benöthigte« Hülfe widerfahren zu lassen.

Aus dem Register des Postamts wurden auch die Briefsammler (als Posthalter bezeichnet) in Nörten und Dransfeld bezahlt. Der in Nörten (zwischen Göttingen und Northeim belegen) erhielt den vierten Theil des aufgenommenen Portos, statt dessen ihm im Jahre 1791 ein Gehalt von 20 Thlr. bewilligt wurde. Der Posthalter, d. h. Briefsammler oder Postspediteur in Dransfeld, erhielt gleich anfangs eine fixe, übrigens sehr geringe Besoldung. Nur von etwa 1809—1854 hat in letzterem Städtchen, zwischen Göttingen und Münden, eine wirkliche Posthalterei bestanden.

Die erste Rechnung wurde für die Zeit vom 1. September 1736 bis ult. December 1737, also für 16 Monate geführt. In dieser Zeit hatte die Einnahme 2408 Thlr., die Ausgabe 2387 Thlr., der Ueberschuß mithin nur 21 Thlr. betragen. Im folgenden Kalenderjahre (1738) sinkt die Einnahme sogar auf 1657 Thlr. bei einer Ausgabe von 2188 Thlr., so daß ein Zuschuß von 531 Thlr. erforderlich wurde.

Besondere Schwierigkeiten hatte es, für die Universität einen Buchdrucker und Buchhändler zu erlangen. Die herbeigezogenen Vandenhoeck aus Holland und Dieterich aus Gotha brachten nach einigen Zwischenfällen diese so unerläßlichen Geschäfte in Gang. Zu ihrer Erleichterung ward beiden Firmen seit Anfang des Jahres 1739 zunächst auf drei Jahre für ihre Geschäfts-Correspondenz die Portofreiheit und später für ihre Büchersendungen eine Portomoderation bewilligt. Dieses Privilegium wurde von 3 zu 3 Jahren erneuert und erst in den Jahren 1837 bezw. 1848 ist es nicht wieder verlängert worden.

Hinsichtlich der Postverbindungen trat 1739 die Veränderung ein, daß die Sächsische Fahrpost nicht mehr ihren Weg über Heiligenstadt, sondern über Northeim (bis dahin combinirt mit der Hannoverschen Fahrpost), Scharzfeld und Nordhausen

nahm. Diese Post bestand bis etwa 1850 als Local-Post zwischen Northeim und Nordhausen mit zwei Mal wöchentlichem Gange.

Zehn Jahre lang waren die Nachbarstädte Göttingen und Heiligenstadt ohne directe Postverbindung; erst 1749 wurde eine solche wieder hergestellt durch eine ein Mal wöchentliche Fahrpost, welche zuerst über Duderstadt ging, seit 1752 aber den directen Weg nahm.

Früher gab es eine, vom Postamte Einbeck abhängige Postanstalt im nahen Harste, durch welche die Verbindung mit Uslar vermittelt wurde. Im Jahre 1739 coursirte wöchentlich zwei Mal eine Botenpost zwischen Göttingen und Uslar.

Auch eine ein Mal wöchentlich coursirende Fahrpost über Witzenhausen, Eisenach und Jena kam 1739 zu Stande; dieselbe wurde aber in Uebereinstimmung mit der Königlich-Schwedisch-Fürstlich Hessischen Regierung in Cassel im Jahre 1741 als unrentabel wieder aufgehoben.

Die Universität entwickelte sich inzwischen mehr und mehr; zur Steigerung der Frequenz derselben trug der Umstand bei, daß viele Ausländer von Halle nach Göttingen sich wandten, aus Furcht vor den gewaltsamen Werbungen des alten Dessauers. Aber mehr noch wirkte die Berufung und Lehrthätigkeit sehr bedeutender Männer. Darunter ragen besonders hervor: der Theologe v. Mosheim (1747 bis 1755), die Juristen G. L. Böhmer (1740—1797), Pütter (1747—1807) und in der philosophischen Facultät: Michaelis (1746—1791), Tobias Mayer (1751 bis 1762), Kaestner (1756—1800) und Becmann (1753—1784).

Im Jahre 1748 wurde, und zwar vorzugsweise im Interesse der Universität, der Versuch gemacht, eine Verkehrseinrichtung ins Leben zu rufen, welche mit unseren heutigen Privat-Personenposten Aehnlichkeit hat. Besondern Werth legte man darauf, die Reisegelegenheiten zwischen Göttingen und Jena, wie den hinterliegenden Landestheilen, zu vermehren. Die mangelhaften Anschlüsse der Posten in Langensalza 2c. entsprachen dem Bedürfnisse nicht; man gab sich daher viel Mühe, einen s. g. »Universitätswagen« in Gang zu bringen. Nach langen Verhandlungen zwischen den Universitäts-Behörden, dem Postmeister Schröder und dem Einwohner Sievert kam endlich ein desfallsiger Contract zu Stande. Danach verpflichtete sich Sievert wöchentlich ein Mal zwischen Göttingen und Langensalza ein Personenfuhrwerk gegen eine Subvention von 12 Thlr. pro Monat gehen zu lassen. Daneben war aber die Wahrung des Postregals durch besonders erschwerende Bedingungen gesichert. Es durfte kein Pferdewechsel stattfinden, auch war Sievert gehalten, bei der Abfahrt und Ankunft auf den Postanstalten in Göttingen, Heiligenstadt, Mühlhausen und Langensalza sich zu melden (um sich controliren zu lassen, ob er keine der Post reservirten Sendungen beförderte).

Der Universitätswagen kam wirklich in Gang; der Versuch aber, durch ihn die Lücken der Postverbindungen auszufüllen, mißglückte. Der Unternehmer machte schlechte Geschäfte, er vermochte den Contract nur mangelhaft inne zu halten und bereits nach Jahresfrist kündigte er denselben.

Uebrigens nahm der Postverkehr stetig zu, was schon daraus hervorgeht, daß das Personal des Postamts vermehrt werden mußte. Im Jahre 1750 waren außer dem Postmeister, dessen Gehalt auf 400 Thlr. erhöht worden, zwei Postschreiber mit 125 Thlr. und bz. 100 Thlr. Gehalt, sowie ein Briefträger, der 50 Thlr., und ein Wagenmeister, der 12 Thlr. Gehalt bezog, in Thätigkeit. Der Ueberschuß des Postamts belief sich auf 1906 Thlr.

Sehr nachtheilig wirkte der siebenjährige Krieg auf die Stadt, die Universität und in Folge dessen auch auf das Postwesen Göttingens.

Der Landgraf Wilhelm III. von Hessen-Cassel hatte 1757 sein Land den Franzosen übergeben und bald hatte auch Göttingen Französische Truppen in seinen Mauern, nachdem die kleine Besatzung, hauptsächlich auf Betrieb des Prorectors Hollmann, welcher die Vergeblichkeit und Verderblichkeit eines bewaffneten Widerstandes einsah, capitulirt hatte. Der erste Befehlshaber der Franzosen, Marquis le Perreuse, und seine Offiziere bezeugten übrigens große Achtung vor den Wissenschaften, ebenso wie mehrere der späteren Befehlshaber. Die Offiziere nahmen Theil an den academischen Feierlichkeiten, bei denen sogar Ehrenwachen gestellt wurden.

Nach wechselndem Kriegsglück hatten die Franzosen am 1. August 1759 bei Minden eine Niederlage erlitten und waren abgezogen. Alle Kriegsnoth brach aber 1760 über Göttingen herein, als die Franzosen sich wieder darin festsetzten und dasselbe von neuem befestigten, während der Herzog Ferdinand von Braunschweig sie von Harste aus blokirte. Abermals verödeten die Hörsäle und der Französische General de Vaux trieb mit äußerster Strenge, selbst Barbarei, die Contributionen ein. Man machte später auf ihn den Vers: „Nomen habet vituli, sed gestat cornua tauri.“

Am 16. Juli 1762 zog die Französische Besatzung ab, nachdem sie eine Oeffnung in einen Theil des Walls gesprengt hatte. Sie ließ alle ihre Vorräthe zurück, welche den Einwohnern Preis gegeben blieben. Aber schon am andern Tage kehrten die Franzosen zurück; sie hatten den Gegenbefehl erhalten, die Stadt bis auf den letzten Mann zu vertheidigen. Nun sollten die Einwohner die Lebensmittel, welche sie sich angeeignet hatten, herausgeben, was nur theilweise und nach wiederholten Haussuchungen gelang, bei denen viele Verhaftungen stattfanden.

Daß bei den Kriegsbedrängnissen dieser Jahre auch das Postwesen in der Stadt sehr zurückging, ist erklärlich. Der Ueberschuß des Postamts war bereits kurz vor und gleich nach dem Ausbruche des Krieges auf wenig mehr als 1300 Thlr. gesunken, verminderte sich aber 1757 auf 674 Thlr. — im Jahre 1758 auf 584 Thlr. In der Rechnung für das Jahr 1758 wird erwähnt: »daß die Franzosen zwar vertrieben seien, daß aber in Göttingen und Münden noch Französische Besatzung sich befände.

Im Jahre 1759 hob sich der Ueberschuß wieder auf 952 Thlr. und das Plus wird mit dem Zusatz begründet: »die französische Armee bei Minden durch Herzog Ferdinand von Braunschweig geschlagen, habe ihre Retirade über Einbeck, Göttingen, Münden und Witzenhausen genommen; die Academie finge an, wieder frequenter zu werden und Handel und Wandel freieren Lauf zu nehmen.« — Im Jahre 1760 verminderte sich der Ueberschuß wieder bis auf 571 Thlr. Im folgenden Jahre war bei einer Einnahme von 1548 Thlr. und einer Ausgabe von 1783 Thlr. sogar ein Nachschuß von 235 Thlr. erforderlich. Das entstandene minus wird wörtlich so erläutert: »weil die Französische Armee unter dem Prinzen Xaver etwa medio des Jahres bis Göttingen und in diese Gegend sich ausgebreitet gehabt. Es erfolgte zwar nach etzlichen Wochen deren Retirade nach Cassel, von woher solche aber wiederum bestärkt in die Göttingische Gegend nach Deiderode zurückkehrte. Am 19. September fiel zwischen solcher Armee und dem Corps des Herrn General-Lieutenant von Wangenheim bei Löwenhagen eine Actio vor und den 20. solches Monats rückten die Franzosen wiederum in Göttingen ein und setzten sich mit der Armee in Deiderode so lange, bis Göttingen befestigt worden, da denn solche den Ort bis dahin inne gehabt

und solchem nach ist aus solchen Bewegungen und daß die allirten Truppen zu Nordheim und in solcher Gegend gelegen haben, es gar oft erfolgt, daß die Posten zu Zeiten einige Wochen still gelegen, woher denn das minus in der Einnahme entstanden ist.«

Unter den Posten, welche wegen der Kriegsunruhen nicht coursirten, befand sich auch die Post zwischen Göttingen und Heiligenstadt. Selbst im Jahre 1770 war sie noch nicht wieder in Gang gesetzt, »da die Einkünfte solches auch wenig nothwendig machten.« Dieser Grund war triftig genug, denn im ganzen Jahre 1761 hatte die Post an Personengeld und an Porto hinwärts nur 4 gGr. 7 Pf., herwärts nur 3 Thlr. 4 gGr. aufgebracht.

Im Jahre 1761 war der Postmeister Schröder gestorben, ihm folgte in der Verwaltung des Postamts dessen Wittwe, welche 1000 Thlr. Caution bestellen mußte. Später und bis 1792 erscheint abermals ein Postmeister, alsdann wieder ein Ober-Postmeister Schröder, wahrscheinlich ein Sohn seines Amtsvorgängers.

Nach Wiederherstellung des Friedens geschah seitens der Regierung, unter Beitritt der Stände, Vieles, um die Wunden zu heilen, welche der Krieg geschlagen hatte, namentlich auch um der Stadt die Lasten zu erleichtern, welche sie durch Contrahirung bedeutender Schulden auf sich hatte laden müssen. — Auch des so wenig ersprießlichen Vorzugs, eine Festung zu sein, wurde die Stadt überhoben. Die Festungswerke wurden bis auf die zu Spaziergängen umgewandelten Wälle abgetragen. Es geschah Vieles durch öffentliche Anlagen und Privatbauten zur Verbesserung des Orts. Von 1768—1787 wurden 160 neue Häuser gebaut. Von Errichtung der Universität bis zum Jahre 1800 zählte man deren 213. Das Straßenpflaster aber erstreckte sich noch 1791 meistentheils nur auf die Trottoirs.

Bald nach dem Hubertsburger Frieden wurden zur Erleichterung und Belebung des Verkehrs die Heerstraßen nach Hannover, Cassel und Witzenhausen kunstgemäß ausgebaut.

Wie sehr Stadt und Universität mit der Wiederkehr des Friedens aufblühten, beweisen auch die Einnahmen des Postamts.

Es betrugen:

	die Einnahmen:	die Ausgaben:	der reine Ueberschuß:
1762	2187 Thlr.	2139 Thlr.	48 Thlr.
1763	7273 »	6063 »	1210 »
1764	7534 »	3284 »	4250 »
1765	7882 »	3044 »	4838 »

Ein Beleg dafür, wie die Regierung die Wichtigkeit der Verkehrsanstalten für das Aufblühen und Gedeihen der Universität in vollem Maße erkannte, ist in einer Verfügung des Geheimen Raths-Collegiums an das Postamt vom 22. Juni 1768 zu finden. Trotz der strengen Gesetze gegen das Nebenpostiren, hatte seit längerer Zeit ein Bote zwischen Göttingen und Gotha Briefe und Packete hin- und hergetragen. Der Postmeister wollte ihm das verbotene Handwerk legen; durch das erwähnte Rescript wird ersterem eröffnet, daß er zwar im Grunde recht gehandelt habe, daß aber der Bote hiermit priviligirt sein solle, Briefe und Packete an Professoren und Studenten, sowie an deren Hofmeister zwischen Thüringen und Göttingen zu bestellen bz. von ihnen anzunehmen. Um das Postregal nicht darüber hinaus zu schädigen, war der Bote gehalten, bei Ankunft und Abgang im Posthause sich zu melden und seine Ladung vorzuzeigen. Der Botengang muß lange bestanden

haben, denn erst durch eine Regierungs-Verfügung vom 27. September 1792 wurde das Privilegium zurückgezogen, weil »bei den nunmehr sechs Mal wöchentlich ankommenden und abgehenden Posten zwischen Göttingen und Thüringen derselbe nicht mehr erforderlich sei.«

Ueberall scheint man die Vorrechte der Post mit nicht allzu großer Strenge gewahrt zu haben. Der Ueberschuß des Postamts wies im Jahre 1770 gegen das Vorjahr ein minus von 305 Thlr. auf, »wegen des häufigen Nebenpostirens bei den Fahrposten nach Hannover und Münden.«

Daß auch um jene Zeit es an »blinden Passagieren« nicht gefehlt habe, ist zweifellos.

Für die Universität trat eine wichtige Veränderung ein, als im Jahre 1770 deren Gründer und Beschützer G. A. v. Münchhausen am 26. November starb. Jetzt war es vorzugsweise Heyne, ebenso ausgezeichnet als Gelehrter wie durch sein Verwaltungstalent, welcher den größten Einfluß auf die Angelegenheiten der Universität gewann. In der Sorge um deren Gedeihen wurde er wesentlich unterstützt durch seinen nachherigen Schwiegervater G. Brandes in Hannover, und als derselbe 1791 starb, durch dessen geistvollen Sohn Ernst Brandes († 1810).

Als ein treffender Beweis des hohen geistigen Strebens der Akademiker Göttingens in jener Zeit, ist die Begründung des sogen. »Hainbund«, eines Vereins junger Dichtertalente, zu erwähnen, welche 1771 den »Musenalmanach« herausgaben und darin begeisterte Lieder veröffentlichten. Die Stifter, Theilnehmer und Freunde des Bundes, namentlich Miller, Hölty, Voß, die beiden Grafen Stollberg, Cramer, Leisewitz, Bürger 2c. sind Zierden der Deutschen Literatur geworden.

Im Jahre 1774 wurde eine bedeutende Verbesserung im Posttransportwesen eingeführt; die nach Cassel und Hannover fahrenden Postwagen wurden zum ersten Male mit einem Verdecke versehen.

Wie langsam damals übrigens die Posten befördert wurden, geht u. A. aus einer Bekanntmachung der Kaiserlichen Reichs-Postdirection in Erfurt vom 26. Juni 1775 hervor, wonach die directe Post von da nach Göttingen jedes Mal Dienstags früh von Erfurt abging und Donnerstag Mittags in Göttingen eintraf. Lichtenberg macht solche Langsamkeit zum Gegenstande seines Spottes, indem er den Deutschen Postwagen über den Englischen, mit seinem »flying« auf dem Schlage, und über den Spanischen mit dem Wahrspruche: »Seguridad y celeridad« stellt: »der Deutsche Postwagen«, sagte er, »sei der klügste; er verspreche nichts und könne daher thun, was er wolle«.

Ueber die Postwagen und Wege schreibt Lichtenberg: »Man streicht die Postwagen roth an, als die Farbe des Schmerzes und der Marter und bedeckt sie mit Wachsleinen, nicht, wie man meint, um die Reisenden gegen Sonne und Regen zu schützen (denn die Reisenden haben ihren Feind unter sich, das sind die Wege und der Postwagen), sondern aus derselben Ursache, warum man denen, die gehängt werden sollen, eine Mütze über das Gesicht zieht, damit nämlich die Umstehenden die gräßlichen Gesichter nicht sehen mögen, die jene schneiden.«

Auch der Zustand der Wirthshäuser entgeht Lichtenberg's Spott nicht. Er rühmt, daß man dafür gesorgt habe, sie noch viel schlechter als die Postwagen zu machen, damit das Reisen mit diesen wieder angenehm werde 2c.

Wie aus der oben erwähnten Bekanntmachung zu ersehen ist, wurde 1775 in Gemeinschaft mit der Kaiserlichen Reichs-Postbehörde die Fahrpost zwischen Göttingen

und Heiligenstadt und weiter wieder ins Leben gerufen, allein schon 1777 wurde sie abermals aufgehoben, »weil selbige die erwartete Influenz aus hiesigen Landen nicht zugeführt.«

Ließen trotz der Wegeordnung Georg's II. vom Jahre 1758 die Poststraßen hinsichtlich ihrer Beschaffenheit viel zu wünschen übrig, so muß es auch mit der allgemeinen Sicherheit auf ihnen nicht sonderlich bestellt gewesen sein. In den Registern des Postamts erscheint unter den Ausgaben Jahre lang eine Pension von 50 Thlr., welche an die Wittwe des am 9. Februar 1775 bei Nörten erschlagenen Postillons Bauer gezahlt wurde. Die näheren Umstände dieses Ereignisses sind nicht bekannt geworden, desto ausführlicher wird in den Acten über folgenden Vorfall berichtet: am Abend des 6. November 1784 war die von Hannover kommende Fahrpost nach 6 Uhr von Göttingen auf Münden weitergefahren. Etwa 2 Stunden später, ohngefähr 1000 Schritt hinter dem Groner Holze, nahezu ½ Meile diesseits Dransfeld, wurde sie plötzlich von 15 bis 20 Kerlen, zum Theil mit Pistolen bewaffnet, angefallen. Der Postillon, durch Schläge auf den Kopf betäubt, war vom Pferde gesunken; die vier Passagiere, darunter ein Fürstlich Anhalt-Zerbstscher, in Heilbron auf Werbung stehender Lieutenant von Geitel, wurden unter Mißhandlungen geknebelt und gänzlich ausgeraubt. Der Postwagen war bei dem Versuche, ihn durch den Chausseegraben zu ziehen, umgestürzt; beide Laden waren ausgeplündert. Darauf hatten die Strolche das Weite gesucht; der Werth der den Passagieren und der Post geraubten Güter, an Pretiosen, baarem Gelde und anderen Sachen, belief sich auf mehr als 2000 Thlr. Der Postmeister Schröder, der ein sehr energischer und umsichtiger Mann gewesen sein muß, hatte von Anfang an eine ungemeine Thätigkeit entwickelt, um die Räuber einzufangen; leider aber vergebens; es ist keiner von ihnen ermittelt und von den geraubten Sachen ist nichts zu Tage gekommen.

In den Jahren 1780—1784 wurde das, wahrscheinlich um das Jahr 1740 erworbene oder neu erbaute Posthaus in der Stadt durch einen Anbau bedeutend erweitert; in einem verlängerten Flügel desselben waren auch die geräumigen Pferdeställe enthalten. Jetzt ist dasselbe in das Eigenthum der Stadt übergegangen und in den Räumen, wo vordem die Posten expedirt wurden, werden Kinder unterrichtet. Die »Poststraße« welche auf das Haus stößt, deutet noch auf dessen, seit 1854 veränderte, einstige Bestimmung.

Mit dem Eintritte des neuen Jahrhunderts war das Postwesen der Stadt Göttingen bereits zu einer ansehnlichen Bedeutung gelangt. Außer dem Postamtsvorstande (von 1792—1824 einem Major von Hinüber), waren bei dem Postamte zwei Postverwalter, ein Postkassirer und ein Postschreiber angestellt. Der Vorstand erhielt 500 Thlr., die drei folgenden Beamten je 200 Thlr., der Postschreiber 100 Thlr. Gehalt. Daneben aber erhielt der Postamts-Vorstand bereits seit 1791 eine Entschädigung von jährlich 300 Thlr., »wegen des der hiesigen Societät der Wissenschaften überlassenen eigenen Debits der Göttingischen gelehrten Anzeigen.« Hieraus schon erhellt, welche Bedeutung diese wissenschaftliche Zeitschrift hatte. — Characteristisch ist noch, daß die Comtoir-Beamten eine Entschädigung von jährlich 10 Thlr. erhielten, für die ihnen genommene Päckerei-Portofreiheit. Trotz der Entschädigung bestand sie aber bis zum 14. Februar 1851 unangefochten fort. Im Jahre 1800 betrug beim Postamte die Einnahme 11,529 Thlr., die Ausgabe 4681 Thlr., der Ueberschuß mithin 6848 Thlr. Im Jahre 1803 wurde wiederum

die Local-Fahrpost zwischen Göttingen und Heiligenstadt mit zwei Mal wöchentlichem Gange eingerichtet. Der dabei eingestellte Wagen war von solcher Construction, daß sie Lichtenberg zum Gegenstande neuer Satyren hätte dienen können. Dieselbe wurde, eine Erinnerung an die gute alte Zeit, unverändert bis etwa 1830 beibehalten, wo dann elegante Deligencen den alten Rumpelkasten verdrängten.

Nach der unglücklichen Schlacht bei Jena wurde aus Hannoverschen, Preußischen-, Hessischen- und Braunschweigischen Landestheilen das Königreich Westfalen gebildet, zu dem auch Göttingen gehörte.

Bis zu diesem Zeitpunkte war die Verwaltung des Landes, der Stadt mit ihrer Hochschule und auch des Postamts durch die traurigen politischen Verhältnisse äußerlich weniger berührt. Die Regierung und das inzwischen eingerichtete General-Postdirectorium unterzeichneten sich z. B. schlechthin, ohne die Landesherrlichkeit anzudeuten. Im Jahre 1806 war das Postamt noch in ziemlich gutem Zustande; die Jahresrechnung schließt ab mit einer Einnahme von 11,074 Thlr., einer Ausgabe von 5086 Thlr., lieferte also einen Ueberschuß von 5988 Thlr.

Dagegen ist aus dem Vorberichte ein Belag zu dem Jammer jener Zeit zu entnehmen. Unter den Inventarienstücken finden sich nämlich aufgeführt: ein Posthausschild vor dem Posthause (mit dem Königlich Großbritannisch-Hannoverschen Wappen), ein Königlich Preußisches Adlerschild; ein Kaiserlich Französisches Adlerschild.

Das Postamt wird, während der Westfälischen Herrschaft, unter einem Postdirector Dejoannis, wie überall, wohin die Napoleonische Macht reichte, verwaltet sein, nämlich nicht »zum Nutzen der Commerzien.« Nur ein Zweig des Postwesens hat, namentlich auch auf der Göttingen berührenden Straße, während jener Zeit eine nie dagewesene Blüthe entfaltet: nämlich der Extrapostverkehr. Nicht nur machte der lustige König Hieronymus, der 1808 auch die Universität besuchte, und sein glänzender Hof viele Reisen, sondern noch mehr Extraposten und Courier-Pferde nahmen die Militair- und Cabinets-Couriere in Anspruch, welche zwischen Paris ꝛc. und dem jeweiligen Hauptquartiere Napoleon's die Depeschen und Decrete hin- und hertrugen.

Nach Abschüttelung der Napoleonischen Fremdherrschaft nahm Göttingen Theil an der allgemeinen Entwickelung des Deutschen Postwesens. Das »fahr' langsam, lieber Postillon« kam mehr und mehr außer Geltung; die Heerstraßen büßten ihren romantischen unergründlichen Charakter ein und auf den Haupt-Routen coursirten anständig eingerichtete und bequeme Diligencen, an denen die steigende Wagenbaukunst bei jeder neuen Auflage Verbesserungen anbrachte. Langsam aber sicher vermehrte sich der Postenlauf; bald vier Mal die Woche, dann täglich ein oder gar mehrere Male kamen und gingen die Posten; das war in Göttingen, wie überall in den Deutschen Landen. Es war die Blüthezeit der Posthaltereien, die mit stattlichen Viergespannen den Reiseverkehr vermittelten. Auch die Briefzahl war im Zunehmen. Nur die Buntscheckigkeit der Tarife und die zahlreichen Grenztaxen hinderten noch den schnelleren Aufschwung des Postwesens in Deutschland.

Wer die alten Tarife mit ihren Grenztaxen noch hat zur Anwendung bringen müssen, wird uns Recht geben. Die Einkünfte des Postamts in Göttingen stiegen im Laufe der Periode in Rede bis auf etwa 24,000 Thlr., während die Ausgaben etwa die Hälfte erforderten. Lange Jahre ist dieses Verhältniß stationär geblieben.

Die Friedenszeit nach den Napoleonischen Kriegen brachte für Göttingen nur geringe Veränderungen mit sich; damals vermochte die Universität, Dank einem Gieseler, Weber, Wöhler, Gauß u. A., ihre höchste Blüthe zu entfalten.

Seit dem Jahre 1834 sah man über die Stadt hinweg — nämlich vom Johannisthurme bis zu einem eisenfreien Häuschen bei der Sternwarte mehrere Drähte gezogen. Sie waren der erste electromagnetische Telegraph der Welt. An diesen Drähten begannen und verfolgten Gauß und Weber ihre tiefsinnigen und umfangreichen Untersuchungen über die Geheimnisse des Erdmagnetismus, der von so unendlicher Wichtigkeit für die Telegraphie geworden ist. Schon 1836 war das Geheimniß ergründet und die technische Verfolgung der Sache ging in andere Hände über.

Eine neue Zeitepoche begann mit den Eisenbahnen. Im Jahre 1854 wurde die Eisenbahn nach Hannover, im Jahre 1856 die nach Cassel dem Verkehr übergeben. Für die Verkehrsverhältnisse der Stadt wurden dadurch selbstredend wesentliche Veränderungen hervorgerufen. Allmählich entwickelte sich in mancher Richtung die Gewerbthätigkeit und auch der Handel belebte sich, wiewohl Göttingen schon seiner Lage nach schwerlich jemals eine Handels- oder Fabrikstadt werden wird; die Zeiten werden nie wiederkehren, wo der Göttinger Weber und Kaufmann in Nowgorod genannt wurde. Mehr als je ist jetzt das Wohl und Wehe der ganzen Stadt mit dem Blühen oder Welken der Universität auf das Innigste verwachsen.

Das Postamt wurde 1854 in das, einen Theil des schönen Bahnhofsgebäudes bildende, aber auf Rechnung der Postverwaltung gebaute Posthaus verlegt. Daß fortan die Klänge des Posthorns gegen das Pfeifen der Lokomotive verhallten, versteht sich von selbst. Noch mehr wurde dieses später, nämlich 1867 der Fall, wo auch die Eisenbahn zwischen Göttingen und Arenshausen, durch welche vorzugsweise die Verbindung mit Halle vermittelt wurde, in Wirksamkeit trat. Es blieben auf den Landstraßen dann nur noch die Local-Posten nach und von Duderstadt, Gieboldehausen, Bremke und Uslar bestehen. Letztere ist neuerdings in eine Privatpersonenpost umgewandelt worden.

Nach den großen Ereignissen von 1866 und 1870 blühten Stadt und Universität neu auf; ebenso hat auch der Postverkehr sich ungemein gehoben. 1871 lieferte das Postamt einen etatsmäßigen Ueberschuß von 10,076 Thlr. — 1873 einen solchen von 14,291 Thlr. Die nichtetatsmäßigen Einnahmen sind in derselben Zeit von 253,000 Thlr. auf 335,000 Thlr. gestiegen. An Briefen sind täglich etwa 1700 Stück zu bestellen und 1100 Zeitungsblätter gelangen zur Vertheilung. Zehn Beamte und zwanzig Unterbeamte reichen kaum mehr hin, dem täglich steigenden Postverkehre Genüge zu leisten. Die Stadt vergrößert und verschönert sich mehr und mehr; ihre Einwohnerzahl ist bis auf nahezu 16,000 gewachsen. Neben vielen Privathäusern entstehen neue und prachtvolle öffentliche Gebäude; ein Hospital für Augenkranke ist kürzlich vollendet; zu einem großen naturhistorischen Museum, zwischen dem Allee- und Graner-Thore, ist der Grund gelegt und für die Bibliothek ist eine erhebliche Erweiterung projectirt, welche dem Gebäude zugleich ein Aeußeres verleihen soll, das der Schätze, die es birgt, würdig ist. Für den Eisenbahnverkehr, der durch die in Bau begriffene Bahn »Friedland-Bebra« eine bedeutende Steigerung erfahren wird, ist das Bahnhofsgebäude zu eng geworden; alsdann wird auch das alte Posthaus einem neuen, größeren Platz machen, das eine Zierde der Stadt zu werden verspricht.

49. Die Drahtseilbahn bei Eisleben.

Von Herrn Postsecretair Suhle in Sangerhausen.

Der am Tage mit der Halle-Casseler Eisenbahn westwärts fahrende Reisende wird, sobald der Zug die Station Eisleben verlassen hat, rechts am Fuße eines nach Süden vorspringenden, die fruchtbare Eisleber Thalmulde westlich abschließenden Berges ein ausgedehntes vielschlotiges Hüttenwerk — die v. Krughütte der Mansfeldschen Gewerkschaft — bemerken. Den hinter der Hütte ansteigenden Bergrücken hinauf zieht sich eine von Holzgestellen getragene Seillinie, welche, aus der Ferne wahrgenommen, einer den Berg überspannenden Telegraphenleitung ähnlich sieht — es ist die gewerkschaftliche Drahtseilbahn, im Volksmunde kurzweg Luftbahn genannt.

Die Mansfelder Gewerkschaft, welche bei der Unregelmäßigkeit der Oberflächengestaltung ihres Bergbaureviers eine Schienenverbindung zwischen den einzelnen Werken nicht gut herstellen konnte, sich aber gleichwohl von dem kostspieligen und nicht zu allen Zeiten zuverlässigen Frachtfuhrwerke möglichst emancipiren wollte, übernahm das für Deutschland neue System der Drahtseilbahn aus England und brachte es auf der eine Viertelmeile langen Linie Creisfeld-Krughütte in Anwendung.

Die Bahn hat den Zweck, die aus dem Kupferschieferschachte bei Creisfeld zu Tage geförderten Minern — erzhaltiges Gestein — den Brennplätzen der Krughütte über einen die beiden Anlagen trennenden, bis zu 600 Fuß Meereshöhe ansteigenden Bergkamm zuzuführen. Der zur Creisfelder Thalsohle fallende Berghang ist äußerst steil und nöthigt das zwischen Schacht und Hütte in Verkehr gesetzte Fuhrwerk zu einem weiten Umwege — es mußte also gerade hier eine Seilbahn besonderen Nutzen versprechen.

Die Londoner Firma Hodgson, welche auf den Bau von Seilbahnen patentirt ist, übernahm die Herstellung der Linie.

Die Construction der Bahn beruht auf folgendem sehr einfachen Systeme:

Ein endloses Drahtseil wird an den Endpunkten einer gegebenen Linie um Seilscheiben geleitet und über eine Reihe auf Holzböcken befestigter Leitrollen geführt. Die Dampfkraft einer Locomobile setzt die Seilscheiben in Umdrehung, diese übertragen die Bewegung auf das Seil, welches seinerseits die Leitrollen in Rotation bringt.

Der Transport der Lasten erfolgt in Kübeln, Körben oder sonstigen, den zu bewegenden Massen entsprechenden Fördergefäßen.

Die gefüllten Gefäße werden am Einladeplatze an das Seil gehängt und von diesem bis zum entgegengesetzten Ende mitgenommen, wo ihre Entleerung und demnächstige Rücksendung an die Abgangsstation mit dem in umgekehrter Richtung laufenden Seile stattfindet.

Wie wir sehen, weicht die Seilbahn in ihrem Constructionsprincip von anderen Transportsystemen wesentlich ab.

Während bei den letzteren die Linie die feste Basis giebt und die Lasten über dieselbe fortgleiten, ist in unserem Falle die Linie das treibende Agens, die Lasten selbst ruhen.

Mit der Eisenbahn in Vergleich gebracht, dürften die Seilscheiben der Locomotive, die Böcke dem Bahnkörper, die Leitrollen der Schiene und die Fördergefäße dem Lowry am meisten entsprechen.

Gehen wir nun zu einer Beschreibung der einzelnen Theile der Bahn über:

Der Bock ist ein dem Seile zum Stützpunkte dienendes Holzgerüst. Er hat die Form einer vierseitigen oben abgestumpften Pyramide. Seine vier Ecksäulen sind unter sich durch Quer- und nach Erforderniß auch durch Diagonalhölzer verstrebt. Besonders hohe Böcke sind behufs Entwickelung einer größeren Widerstandsfähigkeit überdies durch starke Drahtseile verankert, welche von festen Endpunkten schräg zu den oberen Bockenden laufen.

Die Höhe der einzelnen Böcke schwankt zwischen 3 und 18 M. Sie wird bedingt durch die Niveauverschiedenheiten des darunter liegenden Terrains, denen zur Vermeidung jäh abspringender Neigungswinkel das Seil sich nicht anschmiegen darf.

Dieselbe Ursache bestimmt auch die Entfernung der Böcke unter sich, sie variirt zwischen 56 und 58 M.

In Folge ihrer sanften Abdachung zeigt die Eisleber Bergseite die niedrigsten Böcke, während der Creisfelder Hang die höchsten aufweist.

Auf dem oberen Ende des Bockes ruht horizontal und zur Bahnlinie im rechten Winkel eine starke Balkenschwelle, deren Stirnflächen die Flankenseiten des Gerüstes etwas überragen.

Die Stirnflächen dieser Schwelle tragen je eine Leitrolle.

Die Leitrolle ist aus Gußeisen gefertigt, ihre Kranzstärke beträgt 0,015 M., ihr äußerer Durchmesser 0,045 M. Zur Aufnahme des Seiles ist in der Längenrichtung ihrer Peripheriefläche eine 0,025 M. tiefe Nuthe ausgespart. Ihre Verbindung mit dem Schwellenbalken wird durch eine Welle hergestellt, deren äußeres Ende in der Rollennabe verkeilt, während sie in ihrer übrigen Länge auf der oberen Schwellenkante verlagert ist. Das Wellenlager bilden zwei auf der Schwelle in einem Abstande von 0,50 M. hinter einander aufgestellte Holzblöckchen von parallelepipedischer Form.

Die Klötzchen haben in der Mitte eine dem äußeren Durchmesser der Welle entsprechende horizontale Durchbohrung, welche den Spielraum der Welle abgiebt.

Das ganze Lager ist in sich, sowie mit der Schwellenunterlage mittelst Schraubenbolzen fest verbunden.

Die Aufstellung der Rollen und deren Wellenverlagerung erfordern ganz besondere Sorgfalt. Die Wellen müssen genau in der Waage liegen, die Rollen unter sich normal und an den Schwellen derartig übereinstimmend angebracht sein, daß sämmtliche auf einer Seite der Bahnlinie laufende Rollen in eine Verticalebene fallen

Die Nichtberücksichtigung dieser Erfordernisse würde das Seil in schiefe Richtung und in weiterer Folge zum Abspringen zwingen.

Das Seil hat eine Stärke von 0,018 M., ein Gesammtgewicht von 4000 Kilogramm und in seinen beiden Richtungen eine Länge von 3766 M.

Seine Substanz bildet Stahldraht, welcher in sechs je 7 Fäden vereinigenden Litzen um eine den Kern gebende 0,018 M. starke Hanfseele zusammengedreht ist.

Das Seil besteht aus einzelnen sehr fest und geschickt zusammengeschleißten Stücken.

Die Verbindungsstellen sind mit dem Auge kaum wahrzunehmen, ein Zerreißen derselben kommt äußerst selten vor.

Das Förbergefäß ist aus Eisenblech gefertigt, hat die Form eines Kübels und faßt bei einem Eigengewicht von 24 Kilogramm sechszig Kilogramm Schiefer.

Zum Zweck seiner schnellen und leichten Entleerung wurde es mit folgender sehr praktischen Vorrichtung versehen:

Die Arme des Quendels stoßen nicht auf den oberen Gefäßrand, wie das bei unseren gewöhnlichen Eimern der Fall ist, sondern gehen an der äußeren Wand des Gefäßes gabelförmig bis zu dessen Boden hinab, wo sie mit ihren Oesen eine quer unter dem Kübelboden befestigte Achse aus Rundeisen treffen und aufnehmen.

Die Drehbarkeit der Querachse giebt dem durch die Quendelumfassung aufrecht gehaltenen Kübel die Neigung, bei der geringsten Veränderung des Schwerpunktes seinen labilen Gleichgewichtszustand zu verlassen und umzuschlagen. Diesem Bestreben wird so lange wie nothwendig dadurch entgegengetreten, daß man den am Quendelbügel lose sitzenden Ring über einen auf der oberen Kante der Gefäßwand eingenieteten Stift schiebt und so Bügel und Kübel zu einander in eine feste Lage bringt.

Beim Entladen wird nun der Ring einfach von dem Stifte abgezogen, das Gefäß schlägt um, schüttet seinen Inhalt in den untergefahrenen Wagen, wonach es sich wieder aufrecht ins Gleichgewicht richtet.

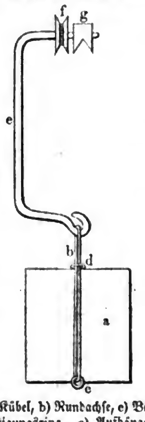
Die Fortleitung des Kübels an dem Seile fordert die Erfüllung zweier Hauptbedingungen: ein Mal muß der auf dem Seile ruhende Aufhängehaken mit Leichtigkeit über die Leitrollen hinweggehen, sodann muß der Mittelpunkt des Kübels immer senkrecht unter den Aufhängepunkt zu liegen kommen.

Die Construction des nachbeschriebenen Aufhängehakens löst beide Aufgaben.

Der A u f h ä n g e h a k e n gleicht einem dreischenkeligen oben und unten zwei correspondirende rechte Winkel zeigenden Bügel.

Der Verticalschenkel, dessen Länge gleich ist der Länge der beiden horizontalen, wird von den beiden letzteren so weit seilauswärts geführt, daß er auf seinem Wege weder mit den Leitrollen noch mit den Böcken caramboliren kann.

Vordere Ansicht eines Gefäßes mit Leitschuh.



a) Kübel, b) Rundachse, c) Befestigungsring, e) Aufhängehaken, f) Leitschuhräder, g) Leitschuh.

Das untere Schenkelende hält an einem Haken das Gefäß lothrecht in der Linie des Aufhängepunktes.

Das obere Schenkelende läuft in den auf dem Seile ruhenden L e i t s c h u h — auch Schlitten oder Glitscher genannt — aus.

Ein Leitschuh besteht nach nebenstehender Skizze aus einem parallelepipedisch geformten, an den beiden Flachseiten mit Eisenblech bekleideten Stück Lindenholz. Seine untere Fläche ist in der Längenrichtung von einem lichten spitzwinkeligen Querschnitt durchzogen, dessen abgeschrägte Seiten nach unten soweit auseinander gehen, daß sie die Kranzkanten der Rolle umfassen können. Der Innenwinkel endigt in einer zur Aufnahme des Seiles ausgesparten Nuthe.

Quer durch den ganzen Leitschuh ziehen sich — genau rechtwinkelig zu seiner Längenachse — drei Löcher. In das mittlere greift der obere Arm des Aufhängehakens und ist in demselben drehbar. Diese Beweglichkeit ist nothwendig, damit bei der schrägen Lage, welche der Leitschuh bei dem Uebersteigen der Rollen einzunehmen genöthigt wird, der Schwerpunkt des am Haken sitzenden Kübels immer genau die Lothlinie unter dem Aufhängepunkte behauptet — anderenfalls würde je nach der Abweichung des Seils von der Horizontalen der meist

belastete Theil des Schuhes niedergedrückt, der weniger beschwerte in die Höhe gehoben werden.

In den beiden anderen Löchern ruhen zwei Bolzen, welche an ihren mit der Außenseite des Schuhes — d. h. die an dem Haken liegende Seite — zusammenfallenden Enden zwei kleine Räder tragen.

Die Räder können sich um ihre Bolzen drehen und haben den Zweck, das Gefäß an den beiden Enden der Linie vom Seile ab- und wieder auf dasselbe zurückzuführen. Dieselben treten mithin erst in Wirksamkeit in dem Augenblicke, in welchem der Leitschuh das Seil verläßt, indem sie dann mittelst ihrer in den Radkränzen ausgesparten Nuthen eine an das Seil heranführende Schiene erfassen und auf dieser weiter laufen.

Die Schiene führt in ellipsenähnlicher, in der Mitte etwas geneigter Kurve von einem Seile zum andern. Ihre Enden haben, um das Auf- bezw. Absetzen der Räder sicher und ohne Stoß zu ermöglichen, mit dem Seile gleiche Höhe und treten an dasselbe so nahe heran, daß der Raum zwischen Schiene und Seil dem zwischen der Nuthe des Schuhes und den Nuthen der Räder genau entspricht.

Die Schiene ruht auf dem Rahmen eines Holzunterbaues — Fördergerüst.

Das Fördergerüst wird gebildet aus vier in der Form eines 2,83 M. langen, 2,47 M. hohen und 0,94 M. breiten Rechtecks aufgestellten eichenen Ecksäulen, welche durch Kreuzbänder und schräge Strebehölzer fest unter einander verbunden sind.

Der Rahmen des am Einladeplatze — Martinschacht — aufgestellten Fördergerüstes trägt außer der Schiene noch eine ganz vorn angebrachte Schwelle mit zwei Leitrollen und in der Mitte die auf zwei Querbalken verlagerte Endseilscheibe.

Diese Scheibe besteht aus einem gußeisernen, einen äußeren Durchmesser von 2,5 M. zeigenden Rade. Dicht zur Seite des eisernen Radkranzes und mit diesem fest verbunden legt sich ein zweiter Kranz aus Holzfelgen. In der Nuthe des letzteren läuft — um die scharfe Reibung zwischen Eisen und Eisen zu vermeiden — das Seil.

Da es galt, die Nuthe in die Richtung des vom Berge herabkommenden Seiles zu bringen, so mußte die Scheibe sammt ihrer Achse etwas abweichend von der Horizontalen montirt werden.

Das Fördergerüst der Abladestation — Krughütte — ist in seinem Grundbau ähnlich, in seinem Rahmen wesentlich abweichend von dem des Martinschachtes construirt. Es steht nicht wie dieses am Ende des Seils und bildet auch nicht das Lager der Seilscheibe, sondern ist ziemlich weit in die Bahnlinie vorgeschoben, so daß die Seilstränge mittelst zweier Seilrollenpaare über seinen Rahmen hinweglaufen und erst 20 M. rückwärts auf die sogenannte Hauptseilscheibe treffen. Die Gefäße gehen auf dem Seile nur bis zum Fördergerüst, die Strecke von diesem bis zur Scheibe wird von dem Seile ohne Belastung durchlaufen. Damit nun die solcherweise erleichterten Seilstränge in fester Lage beharren, werden sie von dem zu hinterst gelegenen Rollenpaare niedergedrückt, d. h. sie laufen unter demselben hinweg.

Die Hauptseilscheibe ruht in einem Holzgestell und besteht aus zwei den Durchmesser der Endscheibe zeigenden Rädern, nämlich: einem Kammrade mit angeschrobenem Holzkranz und einem Rade von Gußeisen. Beide Räder haben eine gemeinschaftliche, horizontal gerichtete Welle, liegen ziemlich nahe aneinander und tragen in ihren Kränzen je eine Nuthe.

Nicht weit von der Seilscheibe in der Richtung zur Bahnlinie ruht auf ähnlichem Gerüste und in gleicher Lage die aus einem gußeisernen Rade bestehende Seil-

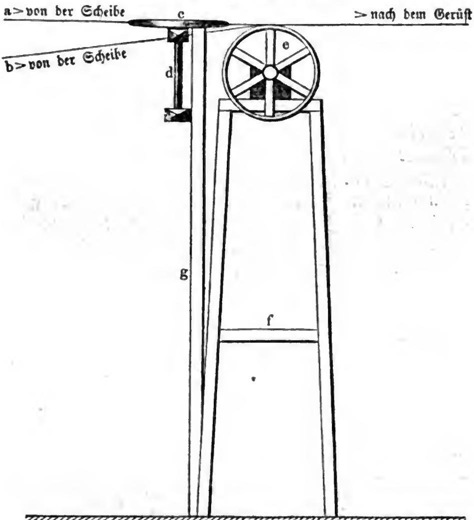
spannscheibe. Sie dient — was ihr Name besagt — dazu, das Seil in straffe Spannung zu bringen und darin festzuhalten. Dies zu erzielen, wurden die Lager der Welle auf Schienen gelegt, auf diesen beweglich gemacht und mit einem nach vorn gehenden Flaschenzuge in Verbindung gebracht. Die Welle selbst ist unbeweglich, die Scheibe um dieselbe drehbar.

Wird nun der Flaschenzug angezogen, so folgt demselben das auf den Schienen rückbare Wellenlager mit der darauf sitzenden Scheibe, der Raum zwischen Seil- und Spannscheibe wird dadurch vergrößert und hat die straffere Anspannung des die beiden Räder verbindenden Seils zur nothwendigen Folge.

Der Gang des Seils an diesem Ende der Bahn ist folgender:

Das Seil schlingt sich zunächst um die Spannscheibe, von hier führt es auf die rückwärts liegende Seilscheibe, wo es mit einem Strange in dem Holzkranze des Kammrades, mit dem andern in dem Kranze des Eisenrades läuft.

Bock vor dem Gerüste der Hütte.



a b) Seilstränge, c) Leitrolle zur Brechung der schrägen Richtung eines Seilstranges, d) deren Welle, e) vertical laufende Rolle, f) Bock, g) Seitensäule als Stützpunkt der Rolle c.

Bei dem Verlassen der Seilscheibe nehmen die durch die Nuthen der beiden letzten Räder seitlich auseinander geführten Stränge die Richtung zum Fördergerüst, doch müssen sie vor dem Betreten desselben erst noch zwei auf einem Holzbock verlagerte Rollen passiren. Diese Rollen, welche mit denjenigen des Fördergerüstes in einer Linie liegen, haben den Zweck, die Stränge auf die nöthige Entfernung auseinander zu bringen und deren Parallelismus herzustellen. In dieser Aufgabe werden sie unterstützt durch eine dritte Rolle, deren Welle senkrecht an einer seitlich

vom Bocke aufgestellten Säule verlagert ist. Diese Rolle nimmt den schräg von der Seilscheibe abgeführten Strang auf, bricht seine schräge Neigung und leitet ihn auf die dahinter liegende vertical laufende Leitrolle des vorerwähnten Bockes.

Das Seil, sowie alle vorbeschriebenen Scheiben, Räder und Rollen werden durch die Kraft der hinter der Hauptseilscheibe aufgestellten locomobilen Dampfmaschine in Bewegung gesetzt.

Diese Maschine besteht aus einem auf 4½ Atmosphären Ueberdruck concessionirten, verticalen Dampfkessel mit cylindrischem Mantel und senkrechtem Feuerrohr, durch welches drei horizontale unter rechtem Winkel übereinanderstehende Sieberöhren gehen. Am oberen Theile des Kessels ist der Dampfcylinder befestigt, unter demselben befindet sich das Lager der Schwungradwelle.

Letztere überträgt die ihr durch den Dampfcylinder mitgetheilte Bewegung mittelst einer Riemenscheibe auf eine auf dem Seilscheibengerüste verlagerte Vorlegewelle, welche ihrerseits ein kleines auf ihr sitzendes Kammrad derartig umdreht, daß dessen Zähne in die Zähne des großen Kammrades der Seilscheibe eingreifen und diese umtreiben.

Die Umlaufsgeschwindigkeit der Hauptseilscheibe und in weiterer Folge die Schnelligkeit der Seilbewegung regelt sich somit nach der Zahl der Umdrehungen des Locomobil-Schwungrades. Bei 116 Umdrehungen des letzteren resultirt durchschnittlich eine Seilbewegung von 136,20 M. pro Minute.

Die Ueberführung der Gefäße vom Schachte zur Hütte und umgekehrt geschieht in folgender Weise:

Der Leitschuh sitzt mit seinen Rädern auf der Schiene des Schachtgerüstes, das untere Ende seines Aufhängehakens hält den mit Kupferschiefer gefüllten Kübel. Ein Arbeiter schiebt das Gefäß vorwärts bis zum Ende der Schiene, hier laufen die Räder ab, der Leitschuh wird von dem an die Schiene heranlaufenden Seile gefaßt und sammt dem Kübel mit fortgenommen.

Die so gewonnene feste Lage verläßt der Leitschuh nur bei Uebersteigung der auf den Böcken verlagerten Leitrollen, indem die Kranzkanten der letzteren in die Innenseiten seines lichten Querschnittes eingreifen, ihn über sich hinwegheben und auf der anderen Seite wieder auf das Seil niedersetzen. Während dieses Vorganges liegt das Seil in der Ruthe der Rolle und ist somit von dem auf den Kranzkanten reitenden Schuh getrennt.

Sobald das Gefäß am jenseitigen Fördergerüste angekommen, hebt sich der Leitschuh vom Seile ab, seine Räder ergreifen die unter ihnen hingehende Schiene und laufen auf derselben ohne weiteren Kraftaufwand bis zu dem an der hinteren Schienenvertiefung gelegenen Abladeplatze. Die demnächstige Rückbeförderung der leeren Kübel unterliegt den gleichen Manipulationen.

Im Interesse eines geordneten Betriebes ist es von Wichtigkeit, die Gefäße im geeigneten Abstande auf dem Seile laufen zu lassen; es dürfen schwere und daher eine größere Seilbiegung bedingende Kübel nicht so nahe zusammengerückt sein als leichte.

Für unsere Bahn sind 42 Vollkübel zum fortwährenden Umlauf bestimmt. Da jeder Kübel 60 Kilo Schiefer faßt und täglich 40 Mal den Weg zwischen Schacht und Hütte belastet zurücklegt, so ergiebt sich eine Sollleistung von 100,800 Kilo pro zehnstündigen Arbeitstag. Diese Sollleistung wird indeß in Folge eintretender Betriebsstörungen nicht immer erfüllt. Unter solche Störungen sind in erster

Reihe zu rubriciren: das Brechen der Schenkelarme des Aufhängehakens in Folge unrichtiger Construction, das Abweichen der Leitrollen von ihrer ursprünglichen Richtung u. s. w.

Das hinsichtlich der bedeutenden Neigungswinkel des Seiles (der größte 1 : 9,5) vor der Betriebs-Eröffnung so sehr gefürchtete Rutschen der Gefäße tritt dagegen selten und nur bei lang andauernder feuchter Witterung ein, ebenso hat sich die ursprüngliche Befürchtung der Nothwendigkeit der Betriebseinstellung bei Glatteisbildung nicht bestätigt. Es genügt im letzteren Falle, das Seil vor Beginn der Förderung einige Mal leer über die Rollen weglaufen zu lassen.

Das durch den Seilbetrieb erzielte finanzielle Ergebniß kann nur ein sehr günstiges genannt werden, wie aus nachstehenden, von dem Herrn Dirigenten der Mansfeldischen Gewerkschaft dem Verfasser gütigst mitgetheilten Daten zu ersehen ist.

Es stellt sich der Kostenaufwand

bei Achsentransport auf	$1\frac{1}{2}$ Thlr.	pro Fuder Schiefer,
bei Seiltransport auf	1 »	

mithin Differenz zu Gunsten des Seiles 15 Sgr.

Der Bedarf an Schiefer beträgt täglich 40 Fuder, macht auf das Jahr — zu 300 Arbeitstagen gerechnet — 12,000 Fuder.

Die Ersparniß ergiebt $12{,}000 \times \frac{1}{2} = 6000$ Thlr.

Die Anlage erforderte einschließlich der Entschädigung für Benutzung des benöthigten Grund und Bodens (500 Ruthen Länge, 1 Ruthe Breite):

»9400 Thlr.«

In zehn Jahren wird voraussichtlich der Schacht erschöpft sein, es ist daher neben der Verzinsung noch eine hohe Amortisationsquote pro anno ins Auge zu nehmen. Schätzt man nun Zins- und Kapitalabstoßung selbst mit 15 pCt. jährlich, so könnte immerhin ein Anlagekapital von 40,000 Thlr. in Aufwendung kommen.

Wie Eingangs erwähnt worden, ist in Deutschland das Drahtseilsystem erst wenig zur Geltung gelangt, in anderen Ländern — darunter selbst Neu-Seeland — ist es viel verbreiteter. Die längste Bahn — 15 Englische Meilen — befindet sich auf der Fabrica de Trubia in Spanien, sie ist fiscalisch und dient dem Transport von Mineralien. Die Handelsgesellschaft Candamo, Heeren u. Co. hat allein zu Lima in Peru drei derartige Anlagen — 6,4 und $\frac{3}{4}$ Englische Meilen lang — zum Waaren- und Zuckerrohrtransport im Betriebe.

In Frankreich sind es hauptsächlich die Zuckerfabriken, welche sich der Hodgson-schen Bahnen zum Transport der Rüben bedienen.

Es unterliegt wohl keinem Zweifel, daß auch bei uns der Drahtseil-Bahnbau mehr und mehr in Aufnahme kommen wird. Die Billigkeit und Einfachheit derartiger Anlagen, sowie vor Allem der Vortheil, Terrainunebenheiten leicht überwinden zu können, lassen ein solches Prognosticon wohl berechtigt erscheinen.

---

50. Die Brunnenanlage auf dem neuen Posthofe in Stettin.

Als im vergangenen Jahre die Bauten auf dem neuen Postgrundstücke in Stettin begonnen wurden, ergaben sich besondere Schwierigkeiten bei der Anlage eines Brunnens, indem selbst das aus einer Tiefe von 14 Metern durch Bohrungen zu Tage geförderte Wasser sich als nicht trinkbar erwies. Die Postverwaltung ließ nunmehr durch eine Untersuchung der geognostischen Verhältnisse des Bodens, auf dem der Brunnen angelegt werden sollte, feststellen, ob nach der Beschaffenheit und Lagerung der Bodenschichten von einer weiteren Fortsetzung der Bohrungen Erfolg zu erwarten sei. Die bezügliche Prüfung wurde von dem Herrn Geheimen Medizinalrath Dr. Behm in Stettin angestellt, welcher sein Gutachten dahin abgab, daß die Fortführung der Bohrarbeiten ein günstiges Resultat verspreche. In der That ist bei den Bohrungen in größerer Tiefe demnächst ein trinkbares, gutes Wasser zu Tage gefördert worden.

Da das Gutachten des Herrn Dr. Behm wegen der eingehenden Erörterung der bei Brunnenanlagen in Betracht kommenden geognostischen und hygieinischen Momente von allgemeinem Interesse ist, so lassen wir, unter Zustimmung des Verfassers, einen Abdruck des betreffenden Schriftstücks hier folgen.

»Die Kaiserliche Ober-Postdirection hat mich aufgefordert, mich gutachtlich über die projectirte Anlage eines Brunnens auf dem Hofe des neuen Postgebäudes zu äußern, und wünscht dabei vorzugsweise die Frage ins Auge gefaßt zu sehen, ob nach den hiesigen geognostischen Verhältnissen und den bisher gewonnenen Resultaten der Anlage die Wahrscheinlichkeit vorhanden sei, in größerer Tiefe ein trinkbareres, der Gesundheit nicht nachtheiliges Wasser zu gewinnen, als das bisher erbohrte sei. Dieser Aufforderung zu genügen, habe ich mich am 3. März 1874 nach dem Hofe des neuen Postgebäudes begeben und unter Führung des leitenden Baubeamten die Anlage in Augenschein genommen, auch die über die bisherigen Bohrungen aufgenommenen Profile zur Einsicht ausgehändigt erhalten, und erlaube mir unter Benutzung meiner eigenen seit mehreren Jahren angestellten Untersuchungen der hiesigen geognostischen Verhältnisse Folgendes mitzutheilen:

Die Ufer der unteren Oder von Frankfurt abwärts bis zum Meere unterscheiden sich sehr wesentlich von den Ufern fast aller in der Norddeutschen Ebene verlaufenden Flüsse. Sie bieten keine geregelten Lagerungsverhältnisse der durchlaufenen Erdschichten dar wie diese, sondern sie sind jäh, zerrissen, durch Seitenthäler zerspalten, und die sie bildenden Bestandtheile sind in den verschiedensten Schichtungs- und Streichungsrichtungen durch einander geworfen, so daß eine regelmäßige Lagerung in der nächsten Nähe des eigentlichen Oderbettes an keiner Stelle nachweisbar wird.

Diese, wie alle übrigen geognostischen Verhältnisse unserer Gegend, welche ich schon vor mehreren Jahren erörtert habe, machen es unzweifelhaft, daß in grauester Vorzeit eruptive Kräfte auf die hier gelagerten Erd- resp. Gebirgsschichten eingewirkt, und die ursprünglich regelmäßige Lagerung gestört haben. Erst nach längeren Zeiträumen haben dann die atmosphärischen Einflüsse, Winde, Wasser,

Sauerstoff der Luft u. s. w. theils mechanisch, theils chemisch die Trümmer zersetzt, aufgelöst und verschwemmt, und eine allmähliche Abebnung der früheren Bruchstücke herbeigeführt, so daß in den oberen Schichten der Uferränder die Einwirkungen dieser Agentien bemerkbar geworden sind, welche dann in noch späteren Zeiten durch die Ablagerungen der sogenannten diluvialen Stoffe: Mergel, Sand, Lehm u. s. w. überdeckt worden sind. Während dieser großen Perioden hat dann allmählich in dem Oderbette selbst eine mächtige Torfbildung begonnen, welche vorzugsweise an der Grenze zwischen Naß und Trocken, d. h. da, wo durch Steigen und Fallen des Flußspiegels die Vegetation der Sumpfflora begünstigt wurde, zur Entwickelung gekommen ist, wodurch dann an den Uferrändern bis auf gewisse Dimensionen land- und wasserwärts diese Torfbildung mit den von landwärts her abgespülten Erdschichten in Berührung und Wechsellagerung getreten ist; eine Thatsache, welche sich dadurch beweisen läßt, daß an verschiedenen Stellen die das Ufer bildenden Erdschichten sich gegen das Oderbette absenken und allmählich im Torfe verschwinden, wogegen der Torf nach dem Lande zu an Mächtigkeit abnimmt und endlich sich gänzlich verliert. Dies Verhältniß tritt sogar an einzelnen Stellen mehrmals auf, so daß dann der Bohrer Uferboden und Torfschichten mehrmals in Wechsellagerung antrifft. Am deutlichsten erscheinen diese Lagerungsverhältnisse in den Oderwiesen, woselbst die verschiedentlich angestellten Bohrungen in dem allgemeinen Wiesen- (Torf oder Alluvial-) Boden inselförmig eingebettete Schichten sowohl des Uferbodens, als auch der dem späteren Diluvium angehörenden Schichten getroffen haben.

Die wesentlichen Glieder, welche, abgesehen von den diluvialen Sanden, Lehm u. s. w., die hiesigen Uferränder bilden, bestehen aus mächtigem dunklem Thon, sog. »Septarienthon« und gelbem resp. weißem Sand und Sandstein, von denen der erstere bekanntlich vielfältig zur Ziegel- und Cementfabrikation verarbeitet wird, der letztere, meist mit dem Namen »Fuchssand« belegt, mehrfach in den Uferrändern bloßgelegt ist. Für die tiefere Quellenbildung sind beide von Wichtigkeit, weil der Thon die eingedrungenen atmosphärischen Gewässer gegen tieferes Versinken abschließt, der Sand aber wesentlich zur Reinigung der Gewässer von organischen Substanzen beiträgt, so daß er als eins der wirksamsten Mittel zur Filtrirung des Wassers angesehen werden kann und z. B. auch bei der hiesigen Wasserleitung zu diesem Zwecke benutzt wird.

Die vorstehenden Angaben über die geographischen Verhältnisse der hiesigen Oderufer werden es anschaulich machen, daß es geradezu unmöglich ist, eine zuverlässige Beantwortung der Frage abzugeben, ob an einer bestimmten Stelle oder in einer bestimmten Tiefe ein trinkbares Wasser werde angetroffen werden, weil möglicherweise die Lagerungsverhältnisse in kurzen Abständen oder Tiefen von einander bedeutende Aenderungen erfahren haben können. Dagegen ist es gerechtfertigt, aus bereits bestehenden Erfahrungen über Brunnenanlagen in entsprechenden Gegenden der Stadt Material für die Beantwortung der Frage zu schöpfen.

In dieser Beziehung sind zunächst zwei Quellen zu erwähnen, welche vor dem Jahre 1840 offen zu Tage traten, gegenwärtig aber mit Pumpenröhren versehen sind. Die erste derselben trat in dem Raum zwischen dem Anfang des Eisenbahnbollwerkes und den ersten Häusern der Oberwyk zu Tage, hatte wegen ihres schönen Wassers den Namen »Silberquelle« und speist gegenwärtig die Pumpe neben dem Perron der Eisenbahn. Die zweite sprudelte in den Festungswerken vor der Frauenthor-Kaserne ebenfalls dicht am Oderufer und speist gegenwärtig die Pumpe am

Bollwerk vor der genannten Kaserne. Beide repräsentiren gewissermaßen die Wassersohle der sämmtlichen Brunnen des linken Oderufers, da diese fast alle mit ihren Kesseln bis nahe an den Oderspiegel herabreichen. Demnächst sind als Analogien die Brunnen in der Königstraße (Ecke der Haveling) und der Brunnen auf dem früheren Johannesklosterhofe, jetzt Klosterstraße, zu erwähnen, welche bei 20 bis 30 Fuß Tiefe ein gutes, trinkbares Wasser liefern; ebenso der Brunnen auf dem Heumarkte.

Noch entscheidender und vielleicht am meisten maßgebend sind jedoch zwei wirkliche Bohrbrunnen, welche in der Oderstraße 14 und 15 (Ecke der Hackstraße) niedergetrieben worden sind. Beide gaben bei 7—8 Fuß Tiefe Sumpfwasser; als aber geschlossene Röhren niedergetrieben wurden, stieg bei 65 und 72 Fuß Tiefe aus einer dort getroffenen Sandschicht ein klares Wasser bis auf 9 Fuß unter der Oberkante empor, welches zwar anfangs einen schwachen Beigeschmack nach Wasserstoffgas zeigte, nach reichlichem Abpumpen diesen aber vollständig verlor, und, soviel mir bekannt ist, ein schönes, reines Trinkwasser liefert.

Vergleicht man die durch die genannten Quellen und Brunnen gewonnenen Resultate, zu denen noch die bei den früheren Pfahl- und Betonarbeiten am Eisenbahnbollwerk gewonnenen hinzugerechnet werden können, mit einander, so ergiebt sich, abgesehen von kleineren Differenzen betreffs der Mächtigkeit der einzelnen Erdschichten, eine große Uebereinstimmung derselben, die sich auch bei den zur Fundamentirung des neuen Postgebäudes unternommenen Bohrungen bestätigt hat, so daß die ganze Uferstrecke von der Quelle bei der Oberwyk bis zu derjenigen an der Frauenthor-Kaserne in den Lagerungsverhältnissen der einzelnen Erdschichten als sehr gleichmäßig gebildet angesehen werden muß.

Es folgen nämlich unter der allgemeinen Diluvial- oder Schuttlanddecke zunächst Torf, dann Schlick, d. h. von Wasser durchfeuchteter Thon, dann Sand. Die in den Bohrprofilen verzeichneten Auflagerungen von Thon auf dem Torfe (Bohrloch 4—8 und Bohrloch 10) sind hierbei außer Betracht zu lassen, da sie offenbar vereinzelte Thonklumpen darstellen, welche bei dem Bohrloch Nr. 10 auf mächtigere Torfschicht eine bloße Auflagerung, zwischen dem Bohrloch 4—8 aber durch Compression nur eine muldenartige Vertiefung im Torfe bewirkt haben.

Das in Angriff genommene Brunnenbohrloch steht gegenwärtig, wie ich erfahren, bei 14 Meter Tiefe bereits in der Sandschicht, nachdem die überlagernden Schichten, welche mit den vorher erwähnten übereinstimmend getroffen wurden, durchsunken sind. Das früher bereits in größerer Höhe getroffene und von dem Herrn Dr. Pabst untersuchte Wasser war daher ohne allen Zweifel Oberwasser, welches die flacherliegende Torfschicht, vom Oderbette aus, durchdrungen hatte, und als solches von organischen Stoffen aller Art nicht frei sein konnte.

Ueber den jetzt getroffenen Sand läßt sich nun noch eine ältere Bohrung in Vergleich nehmen, welche im Jahre 1836 auf dem Hofe der Kaserne am Schneckenthor angestellt wurde. Bei dieser wurde ein scharfer weißer »Triebsand« von 60 bis 88 Fuß Tiefe, also in einer Mächtigkeit von 28 Fuß angetroffen; und da die Bohrlöcher in der Oderstraße, welche ungefähr in gleicher Entfernung von der Oder und in gleicher Höhe über dem Nullpunkt liegen, wie der jetzt projectirte Brunnen, bei 65 und 72 Fuß Tiefe aus einer Sandschicht trinkbares Wasser liefern, so ist, wenngleich nicht die Gewißheit, so doch die allergrößte Wahrscheinlichkeit vorhanden, daß das jetzt angebohrte Sandlager ebenfalls eine genügende Mächtigkeit haben werde, um in größerer Tiefe ebenfalls ein brauchbares Wasser, und dies sogar, gleich

den Bohrlöchern in der Oberstraße, bis nahe an die Oberkante des Brunnens emporsteigend, liefern werde.

Die angestellten Ermittelungen und Vergleichungen der bestehenden und genau festgestellten Thatsachen sind daher für die Fortführung der Brunnenanlage im höchsten Grade ermuthigend, und da das Sandlager überhaupt das weitere Versenken des Brunnenrohres nicht wesentlich erschwert, den bestehenden Erfahrungen gemäß dasselbe vielmehr durch Belastung ziemlich erfolgreich erzielt werden kann, so dürften auch die Kosten nicht allzu hoch anwachsen.

Auf diese Weise wurde auch vor mehreren Jahren das höchst interessante Bohrloch an der grünen Schanze bis auf 368 Fuß Tiefe fortgeführt, wo die Arbeit aufgegeben wurde, und ebenso wurde in der Oberstraße das gewünschte Resultat erreicht. Die Methode war die, daß oben auf der Röhre ein Kasten mit Belastung befestigt wurde, wozu in dem genannten Falle Zinkplatten verwendet wurden.

Mein schließliches Gutachten geht demnach dahin,

> daß es als in hohem Grade wahrscheinlich, wenngleich nicht als absolut gewiß anzunehmen ist, durch eine Fortsetzung der Bohrarbeit ein brauchbares, d. h. trinkbares Wasser zu gewinnen.

Stettin, den 6. März 1874.

gez. Dr. Behm,
Geheimer Med.-Rath.

II. Kleine Mittheilungen.

Einführung von Postkarten im Verkehr zwischen Rußland und Italien. In Folge einer Vereinbarung zwischen den Postverwaltungen von Rußland und Italien wird in Erfüllung des Art. 16 der Russisch-Italienischen Postconvention des Jahres 1872 vom 19. Juni (1. Juli) dieses Jahres an die Beförderung offener Briefe (cartes postales) zwischen Rußland und Italien unter Beobachtung folgender Vorschriften eingeführt:

a) Die Francatur nach der für gewöhnliche Russisch-Italienische Briefe festgesetzten Taxe, d. h. mit 13 Kop. für jeden offenen Brief aus Rußland nach Italien, ist obligatorisch.

b) Im Falle unzureichender Francatur eines offenen Briefes (carte postale) wird mit demselben wie mit einem unzureichend frankirten gewöhnlichen Russisch-Italienischen Brief verfahren, und

c) Die in Italien eingeführten Postkarten mit Vorausbezahlung für die Antwort sind zur Versendung nach Rußland nicht zulässig.

Anmerkung. Die aus Rußland nach Italien gehenden offenen Briefe müssen auf die für solche Briefe im Innern des Reiches bestimmten Blanquets geschrieben und die Adressen in Französischer Sprache angegeben sein; behufs Ermöglichung der richtigen Direction solcher Briefe seitens der Russischen Postbehörden ist jedoch die Bezeichnung des Bestimmungsortes auch in Russischer Sprache erforderlich. Die für

den Inhalt der offenen Briefe in Rußland geltenden Bestimmungen bleiben auch für die aus Italien einlangenden Correspondenzkarten in Kraft.

Die Verbreitung der Stolze'schen Stenographie unter den Verkehrs- und speciell den Postbeamten ist, wie aus den Mittheilungen im »Almanach für Freunde der Stolze'schen Stenographie pro 1874«, dem officiellen statistischen Organ des Hauptausschusses der Stolze'schen Stenographen-Verbände, hervorgeht, in stetem Wachsthum begriffen.

Nach dem Almanach gehören von den 3715 Vereinsmitgliedern der Stolze'schen Schule der Klasse der Verkehrsbeamten 100 an. Davon sind 15 Eisenbahn-Verwaltungsbeamte, 33 Eisenbahn-Betriebsbeamte, 1 Telegraphen-Verwaltungs-, 14 Telegraphen-Betriebsbeamte und 37 Postbeamte, wovon jedoch 8 Schweizer sind.

Von den 29 Deutschen Postbeamten sind 13 in Berlin stationirt, 4 in anderen Orten mit Ober-Postdirectionen, 7 in Orten mit Postämtern, 3 in solchen mit Postverwaltungen, 2 in solchen mit Postexpeditionen.

Hierbei ist in Betracht zu ziehen, daß bei Aufstellung der Notizen des erwähnten Almanachs nur solche Stenographen berücksichtigt worden sind, welche sich einer der 126 Stolze'schen Stenographen-Vereinigungen angeschlossen haben, während die allerdings nicht festzustellende Anzahl derjenigen der Stenographie kundigen Postbeamten, welche sich keinem Stenographen-Vereine angeschlossen haben, weit beträchtlicher sein dürfte.

St. Gotthard-Eisenbahn. Ueber den Stand der Arbeiten an der St. Gotthard-Eisenbahn veröffentlicht der Schweizer Bundesrath den 5. Vierteljahrsbericht für den Zeitraum vom 1. October bis 31. December 1873. In diesem Zeitraum hat die Direction der St. Gotthard-Eisenbahn die erste Zahlung der Subventionen im Betrage von 4,623,148 Franken erhalten.

Die Bohrungen an der Nordseite des großen Tunnels bei Göschenen waren um 224,2 und an der Südseite bei Airolo um 180,1 Meter gefördert worden. Die Länge der Directionsgallerie betrug am 31. December 600,2 M. (gegen 376 am 30. September) bei Göschenen und 596 M. (gegen 415,9 am 30. September) bei Airolo. Die Ausweitung des Richtstollens war bei Göschenen auf 520 M. und bei Airolo auf 596 M. vorgeschritten. Die Zahl der durchschnittlich beschäftigten Arbeiter stellte sich bei Göschenen auf 563 und bei Airolo auf 525. Auf beiden Seiten sind zur Fortführung der Directionsgallerie fast ausschließlich die Bohrmaschinen von Dubois und François angewendet worden; indessen hat es der Unternehmer auch mit anderen Systemen versucht, um künftig je nach der Art des Gesteins und dem Fortgange der Arbeiten das zur Erzielung der größten Wirkung passende System auswählen zu können.

Die comprimirte Luft, welche auf beiden Tunnelseiten durch provisorische Compressiven hervorgebracht wurde, ist in Göschenen zuerst am 8. October und in Airolo am 5. November durch eine der definitiv angenommenen Compressiven hergestellt worden. Zur Reserve befinden sich auf beiden Seiten Dampfcompressiven, welche im Bedürfnißfalle als Verstärkungsmaschinen Anwendung finden sollen.

In geologischer Beziehung ist das durchbohrte Gestein bei Göschenen fast das nämliche geblieben: granitharter Gneiß, Gneiß und glimmerartiges Gestein.

Auf ungefähr 6 Quadratmeter Oberfläche haben durchschnittlich 24 Minenlöcher von 1 Meter Tiefe gebohrt werden müssen. Die Ladung ist mittelst Dynamits und die Entladung mittelst Lunte bewirkt worden.

Bei Airolo haben die glimmerartigen Gesteine oft gewechselt. Besonders häufig sind quarzhaltiger, granithaltiger, reiner Glimmer, Hornblende und kalkartiger Glimmer vorgekommen. Hier haben auf 6 Quadrameter durchschnittlich 16 Minenlöcher in mittlerer Tiefe von 1,12 Meter gebohrt werden müssen.

Hinsichtlich des Wassers sind die Verhältnisse auf beiden Seiten der Directionsgallerie die nämlichen, wie in den früheren Monaten geblieben. Bei Göschenen ist der Felsen fortgesetzt trocken. Bei Airolo hat man es fast immer mit beträchtlichen Wassermassen zu thun gehabt. Die aus der Gallerie fließende Wassermenge, welche im September 195 Liter pro Secunde betrug, ist im October auf 182,5 Liter herabgegangen; dann ist man zwischen 500 und 509 Meter Tiefe wieder auf wasserreiche Quellen gestoßen, welche 196 Liter pro Secunde ergeben haben; im December ist endlich die Quantität auf 180 Liter gesunken.

Bei Göschenen hat man eine zweite Turbine in Bewegung gesetzt, eine dritte mit den zugehörigen Compressiven ist bereits aufgestellt und mit Errichtung einer vierten Gruppe hat man begonnen. Vor dem Turbinenhause sind vier große Luftreservoirs, welche 64 Kubikmeter zu fassen vermögen, errichtet und mit den Compressiven und dem Haupt-Tunnelgange in Verbindung gesetzt.

In dem Depot bei Göschenen stehen 24 Bohrmaschinen nach dem System Dubois und François, 24 nach dem System Mac Kean, 1 nach dem System Burleigh, 1 nach dem System Warington, 2 nach dem System Ferroux und 86 nach dem System Sommeiller. Die letzteren rühren aus dem Mont-Cenis-Material her. Im December sind mehrmals Versuche mit den Bohrmaschinen von Ferroux und von Warington gemacht worden. Die erstere hat sich zur Weiterführung der Directionsgallerie als ganz besonders geeignet erwiesen; die andere ist zur Ausweitung des Richtstollens benutzt worden und hat ebenfalls gute Resultate geliefert.

Bei Airolo waren 24 Bohrmaschinen im Gebrauch, und zwar 16 nach dem System Dubois und François und 8 nach dem System Mac Kean.

Zur Fortführung der Arbeiten an den Routen in den Tessinischen Thälern ist das Wetter im Allgemeinen sehr ungünstig gewesen. Die Leistungen während des Vierteljahrs haben danach auch nicht in richtigem Verhältniß zu dem für die Vollendung der Arbeiten in Aussicht genommenen Zeitraum stehen können.

Die bis Ende 1873 ausgeführten Erdarbeiten stellen sich wie folgt:

in der Abth. Lugano-Chiasso sind.....	424,476	Kubikmeter,
» » » Biasca-Bellinzona......	160,605	»
» » » Bellinzona-Locarno	108,479	»

ausgehoben und fortgeschafft worden.

Die Gallerien sind fortgeschritten:

bei dem Tunnel von Paradiso um..	259,6 M.	bei einer Totallänge von 697 M.
» » » » Maroggia um .	103,9 »	» » » » 540 »
» » » » Bellinzona um.	11,6 »	» » » » 285 »

Zu den großen Brücken über die Marobbia, den Tessin, die Verzasca und die Navegna sind die Fundationsarbeiten im Gange, und ebenso sind viele Kunstarbeiten in der Ausführung begriffen.

In dem letzten Vierteljahre hat man die Vorstudien zur Feststellung der für den Reise- und Waarenverkehr anzuwendenden Tarife auf den im Bau begriffenen Tessinischen Routen fortgesetzt. Die Principien, worauf diese Tarife beruhen, sind bereits von dem Verwaltungsrath der St. Gotthard-Gesellschaft genehmigt worden. Im Allgemeinen werden es die von den übrigen Schweizer Bahnen angenommenen sein. Hinsichtlich der Abonnements- und Arbeiterbillets werden die Tarife denen der Nordostbahn entsprechen. Die Retourbillets werden bei einer Preisermäßigung von 30—40 pCt. 3 Tage Gültigkeit haben.

Die Getreideausfuhr aus Rußland betrug im Jahre 1873 nicht weniger als 86,011,644 Centner (21,562,611 Tschetwert). Die Mehrausfuhr gegen 1872 beziffert sich auf 5,612,162 Tschetwert (à 210 Liter) und bestand hauptsächlich in Roggen, da die Weizenernte im südlichen Rußland fehlgeschlagen war.

III. Literatur des Verkehrswesens.

Die Post-Handbücher.

Es ist eine alte, in der täglichen Praxis sich immer wieder erneuernde Erfahrung, daß, obwohl die für den dienstlichen Gebrauch der Postanstalten bestimmten officiellen Sammlungen der gesetzlichen und reglementarischen Bestimmungen und der Tarife für den Postverkehr auch an Privatpersonen käuflich abgelassen werden und allen hierin eintretenden wichtigeren Veränderungen durch Veröffentlichung in der Tagespresse die weiteste Verbreitung gegeben wird, das mit den Postanstalten verkehrende Publicum dennoch weder mit den Vorschriften der Postgesetze und den reglementarischen Bestimmungen für die Benutzung der Postanlagen, noch mit den Tarifen oder selbst den für einzelne Orte bestehenden besonderen Einrichtungen genügend bekannt ist. Aus dieser mangelhaften Kenntniß entstehen bei dem in alle Lebensbeziehungen so tief eingreifenden Einflusse des Verkehrsinstituts der Post, außer sonstigen erheblichen Nachtheilen, welche das Publicum allein tragen muß, auch für den Postbetrieb selbst zahlreiche Unzuträglichkeiten und Erschwernisse, welche, in ihren Anfängen scheinbar unwesentlich und auf enge Grenzen beschränkt, bei der innigen Wechselwirkung der verschiedenen Zweige des großen Organismus doch auf weite Kreise einwirken und selbst bis zu solchen Punkten hin sich erstrecken, die zu der ursprünglichen Ursache anscheinend in gar keiner Beziehung stehen.

Jeder Postbeamte wird dies aus seiner eigenen Erfahrung zu bestätigen wissen.

Die möglichste Beseitigung oder doch Milderung des erwähnten Uebelstandes läßt sich naturgemäß nur dadurch erreichen, daß das Publicum mehr als bisher darauf hingeführt wird, sich die Kenntniß der postalischen Vorschriften, Tarife rc. anzueignen. Als das beste Mittel hierfür empfiehlt sich die Herausgabe von kleineren Compendien, Posthandbüchern rc., welche aus der Fülle des weitschichtigen Materials das für den täglichen Gebrauch Wissenswerthe aussondern und es in verständlicher, knapper, alles mühsame Aufsuchen ausschließender Form dem Publicum darbieten, so daß dasselbe diesem — auch für einen billigen Preis zu erlangenden — Wegweiser für den Postverkehr, als einem sicheren Führer, sich gern anvertraut.

Von diesem Gesichtspunkte aus hatte die Postverwaltung schon früher auf die Wichtigkeit solcher, für einzelne größere Orte oder bestimmt abgegrenzte Districte berechneten Werke und Veröffentlichungen hingewiesen und zur Herausgabe derselben angeregt. Diese Anregung hat an manchen Orten fruchtbar gewirkt, allein bisher noch nicht in dem für die Erreichung des Zweckes wünschenswerthen Umfange, sei es, daß Verleger und Bearbeiter sich durch die Befürchtung ungünstiger finanzieller Ergebnisse von der Herausgabe ähnlicher Werke hatten abschrecken lassen, sei es, daß nicht überall die zur Lösung der Aufgabe geeigneten Kräfte vorhanden waren.

Nun lehrt aber das Beispiel des Auslandes, daß derartige Veröffentlichungen, wenn sie in geschickter Art veranstaltet werden, sich durchaus günstigen Erfolges zu erfreuen haben. Hauptbedingungen dafür sind: Beschränkung auf den Rahmen localer Verhältnisse, gedrängte, übersichtliche Gruppirung des Inhalts, und ein billiger Preis. Werke, welche diesen Anforderungen entsprechen, wie z. B. die »Local Post Guides« von Liverpool, Manchester, Birmingham &c. (welche namentlich die für das Publicum sehr werthvollen Angaben über die localen Schlußzeiten für die Hauptposten in großer Vollständigkeit enthalten); ferner »le Guide officiel« und »l'Indicateur« für Belgien, sowie die »Postgids voor het Koningrijk der Nederlanden« &c. werden in regelmäßig, zum Theil in schneller Folge wiederkehrenden Auflagen abgesetzt, wozu neben der zweckmäßigen Anordnung des Inhalts namentlich die Billigkeit des Preises (bei den guides 1 Penny, bei den anderen Werken 30 Centimen und 20—50 Cents) beiträgt; sie sind dem Publicum in jenen Ländern nach und nach für den Verkehr mit der Post unentbehrlich geworden.

Wenn nun auch neuerdings in Deutschland, namentlich nach dem Inkrafttreten der neuen Packetportotaxe, ein Anfang zum Bessern insofern hervorgetreten ist, als mehrere Handbücher, Tarife &c. erschienen sind, welche sich die Aufgabe gestellt haben, dem Publicum die Anwendung des neuen Packettarifs zu erleichtern, so sind dies doch nur vereinzelte Versuche, und noch heute fehlt es selbst an größeren Handelsplätzen und wichtigeren Verkehrspunkten, wie Hamburg*), Lübeck, Stettin, Breslau, Danzig, Hannover an solchen Hülfsmitteln, welche dem mit der Post verkehrenden Publicum als zuverlässige Rathgeber für die wichtigsten postalischen Bestimmungen zu dienen geeignet sind.

Wie dringend denn auch hierunter das Bedürfniß sich fühlbar macht und wie dankbar jedes Handbuch, welches diesem Bedürfnisse entgegenzukommen sucht, vom Publicum aufgenommen wird, ergiebt sich aus vielfachen, den Gegenstand betreffenden Anfragen bei den Postbehörden. Die Befürchtung, daß auf guten Absatz solcher Werke nicht zu rechnen sei, kann als zutreffend nicht anerkannt werden; denn die Erfahrung hat das Gegentheil gezeigt. Der im Auftrage der Kaiserlichen Ober-Postdirection zu Straßburg herausgegebene »Elsässer Posttarif« zum Beispiel ist im Elsaß in 11,000 Exemplaren verbreitet worden und erfüllt dort eine, auch in nationaler Hinsicht wichtige Aufgabe, indem er die mit Deutschen Einrichtungen nicht vertrauten Bewohner des Elsaß mit den Vortheilen bekannt macht, welche der umfassendere Wirkungskreis der Deutschen Post für das Verkehrsleben bietet.

Da es von Interesse sein dürfte, den gegenwärtigen Stand der Posthandbuch-Literatur zu übersehen, so sind die bisher erschienenen Werke in der nachfolgenden,

*) Ein Posthandbuch für Hamburg ist in diesen Tagen erschienen. Anm. d. Red.

nach Ober-Postdirections-Bezirken geordneten Uebersicht für das Gebiet der Reichs-Postverwaltung zusammengestellt worden. Dabei ist von solchen Werken abgesehen, welche vorwiegend das Courswesen, Eisenbahnfahrpläne rc. berücksichtigen; auch ist nicht besonders derjenigen Packettarife (amtlicher Aushänge) gedacht worden, welche bei einer großen Anzahl von Postanstalten neuerdings im Druck erschienen sind. Die Veröffentlichung des nachfolgenden Materials möchte aber insofern auch von praktischem Nutzen sein, als sie zur Vergleichung der thatsächlichen Verhältnisse in den verschiedenen Bezirken auffordert und vielleicht hier und da die Erwägung anregt, inwieweit die Herausgabe ähnlicher, dem Interesse des Publicums, wie dem der Postverwaltung gleichmäßig förderlicher Handbücher da, wo ein Bedürfniß unverkennbar vorhanden ist, ins Werk zu setzen wäre.

Es sind erschienen in den Ober-Postdirections-Bezirken

Arnsberg: vacat.

Berlin:

1) Postbuch für das correspondirende Publicum in Berlin. Bearbeitet nach amtlichen Materialien. Berlin. Verlag der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. v. Decker). Preis 10 Sgr.
2) Postblatt (erscheint am 15. jedes Monats als Beilage zum Deutschen Reichs- und Königl. Preußischen Staatsanzeiger).

Braunschweig:

1) Porto-Tarife des Deutschen Reiches über Brief- und Fahrpost-Sendungen für Helmstedt, Schöningen, Offleben und Frellstedt nebst Umgegend. Vom Postdirector Bode in Helmstedt. Preis 5 Sgr.
2) Winke für das correspondirende Publicum. Osterode am Harz. Vom Post-secretair Bethge. Preis 2½ Gr.

Bremen: vacat.

Breslau: Tabellen zur Berechnung des Portos für gewöhnliche Packete und für Sendungen mit Werthangabe nach Orten im Deutschen Reichs-Postgebiet, in Bayern und Württemberg, sowie zur Berechnung des Ueberfrachtporto's für Passagiergepäck. Aufgestellt von Sommer, Postsecretair in Glatz. Preis 1½ Sgr.

Carlsruhe: vacat.

Cassel: Handbuch über die neue Porto-Taxe für Packet- und Werthsendungen im Postverkehr des Deutschen Reichs, enthaltend eine Uebersicht der wichtigsten Versendungsbedingungen für Fahrpostsendungen, ausgerechnete Porto-Tabellen, ein Ortsverzeichniß mit Angabe der Zonen rc. für Cassel (Helsa und Oberkaufungen). Vom Postdirector Schmitt. Cassel. Preis 10 Sgr.

Coblenz: Post-Handbuch für das correspondirende Publicum, mit besonderer Berücksichtigung der localen Posteinrichtungen in Coblenz, Bendorf, Ehrenbreitstein, Engers, Horchheim, Neuendorf und Vallendar. Vom Postsecretair Mayer in Coblenz. Coblenz. 1874. Krabbensche Buchdruckerei. Preis 6 Sgr.

Cöln:

1) Die Post in Cöln. Leitfaden für das Publicum im Verkehre mit den Kaiserlichen Postanstalten in Cöln. Vom Postkassirer, Postinspector Leister in Cöln. Preis 10 Sgr.

2) Fahrpost-Portotaxe für Aachen und Umgegend, Aachen Bahnhof, Burtscheidt, Grevenberg, Haaren, Kohlscheidt, Rothe Erde. Vom Postsecretair Cornelius in Aachen. Preis 7½ Sgr.

3) Porto-Tarif für Cöln und Umgegend, Deutz, Brauweiler, Ehrenfeld, Gr. Königsdorf, Lengerich, Nippes, Poulheim und Stommeln. Vom Postinspector Hering und Postsecretair Bachmann in Cöln. Preis 10 Sgr.

Cöslin: Post-Handbuch, enthaltend den Posttarif und reglementarische Bestimmungen über Versendungsbedingungen; locale Vorschriften über Schluß- und Bestellzeiten nebst Ortschafts-Verzeichniß der Kreise Stolp, Schlawe, Lauenburg, Bütow x. für die Correspondenten Stolps und Umgegend. Vom Postsecretair F. Fuhrmann. Stolp 1874. Preis 5 Sgr.

Constanz: Post-Handbuch für Lahr und Dinglingen, sowie für Friesenheim, Kürzell, Kippenheim, Kappel und Grafenhausen bei Orschweier. 2te Auflage. Lahr 1874. (Vom Postpraktikanten Peust). Preis 18 Kreuzer.

Danzig: Anleitung zum Gebrauch des neuen Tarifs zur Berechnung der Beträge an Porto bezw. an Versicherungsgebühr für Packete, Briefe mit Werthangabe und Vorschußbriefe, sowie an Personengeld und Ueberfrachtporto für Passagiergepäck x. für die Bestellbezirke der Postanstalten in Danzig, Löblau, Ohra, Praust und Schiblitz. Danzig. A. W. Kafemann. (Vom Ober-Postsecretair Schück in Danzig). Preis 3 Sgr.

Darmstadt: vacat.

Dresden: Am Postschalter. Wegweiser für den Verkehr mit der Deutschen Reichspost. Jährlich 6 Nummern. Preis 10 Ngr. Verlag von O. Kubel in Dresden.

Düsseldorf:

1) Post-Handbuch für den Verkehr innerhalb des Deutschen Reichs, sowie für den Wechselverkehr zwischen dem Deutschen Reiche einerseits und Oesterreich, Ungarn und Luxemburg andererseits. 1874. Verlag von J. P. Mischel in Düsseldorf. Preis 20 Sgr. (Von den Ober-Postdirections-Secretairen Berger und Schürmann). In 2 Ausgaben.

2) Brief- und Fahrpost-Porto-Tarif für Crefeld, Bockum, Kreis Mörs, Hüls, Linn, St. Hubert, St. Tönis, Tönisberg, Uerdingen für den Verkehr innerhalb des Deutschen Reichs-Postgebiets, sowie mit Bayern und Württemberg x. Crefeld. 1874. Preis 12½ Gr. (Vom Postdirector Thierbach).

3) Brief- und Packetporto-Tarif für die Postanstalten des Taxquadrats Nr. 1421. Elberfeld. 1874. Preis 20 Gr. (Vom Postamts-Assistenten Emminghaus in Elberfeld).

4) Post-Handbuch zur Berechnung des Fahrpost-Portos x. für die Orte Duisburg, Duisburg-Hochfeld, Ruhrort und Großenbaum. Preis 5 Sgr. (Vom Postsecretair Geiß und Postamts-Assistenten Küther).

Erfurt:

1) Anleitung zum Frankiren aller bei den Postanstalten zu Gera, Münchenbernsdorf, Köstritz und Langenberg einzuliefernden Postsendungen nach Orten des Deutschen Reichs. Vom Postdirector Heyland in Gera. Preis 1 Sgr.

2) Verzeichniß derjenigen Postanstalten, welche von Hildburghausen in einem Umkreise von 10 geogr. Meilen liegen, nebst Preisen für Packet- und Werth-

sendungen innerhalb Deutschlands. Vom Postdirector Koch in Hildburghausen. Preis 18 Kreuzer.

3) Post-Handbüchlein. Wegweiser bei Versendung von Fahrpostgegenständen. Für die Bewohner der Unterherrschaft der Fürstenthümer Schwarzburg-Sondershausen und Schwarzburg-Rudolstadt, sowie der Orte Breitenworbis, Gernrode Kr. Worbis, Kelbra, Körner, Niederorschel und Sollstedt. Vom Postamts-Assistenten Th. Jödicke. Sondershausen 1874. Preis 5 Sgr.

Frankfurt a. M.: Fahrpostporto-Tarif, nach amtlichen Mittheilungen, gültig vom 1. Januar 1874

a) im innern Verkehr des Reichspostgebiets,

b) im Wechselverkehr zwischen dem Reichspostgebiet und Bayern und Württemberg,

c) im Verkehr mit dem Auslande

für die Deutsche Beförderungsstrecke nebst Verzeichniß der Postanstalten, welche in der ersten Zone (10 Meilen), sowie über 10 Meilen von Frankfurt a. M., Sachsenhausen, Bockenheim, Bonames, Bornheim, Heddernheim, Homburg v. d. Höhe und Vilbel liegen, und einem ausgerechneten Tarif bis zum Gewichte von 25 Kilogramm. Frankfurt a. M. Druck und Verlag der Carl Knatzschen Druckerei. 1874. Preis 5 Sgr.

Frankfurt a. O.: vacat.

Gumbinnen: Post-Handbuch für Angerburg. Vom Postmeister Bahro in Angerburg.

Halle a. S.: Porto-Taxe für Alsleben a. S., Ammendorf, Beesenlaublingen, Belleben, Bergwitz, Cönnern, Delitz a. Berge, Eilenburg, Eisleben, Friedeburg a. S., Gerbstädt, Halle a. S., Hohenmölsen, Hayna, Kösen, Lauchstädt, Leimbach, Mansfeld, Merseburg, Naumburg a. S., Osterfeld, Pforta, Polleben, Rehmsdorf, Reideburg, Riestädt, Rothenburg a. S., Sangerhausen, Siersleben, Stößen, Teuchern, Torgau, Weißenfels, Wippra, Wittenberg und Zeitz. Halle. Druck und Verlag der Plötz'schen Buchdruckerei. Preis 5 Sgr. (Vom Ober-Postsecretair Winter).

Hamburg: vacat (in Vorbereitung).

Hannover: Porto-Tarif nach den neuesten Abänderungen des Posttax-Gesetzes. Nebst Tabellen zum Gebrauche bei Austaxirung von Postsendungen für die Städte Hannover, Celle, Göttingen, Harburg, Hildesheim, Lüneburg nach allen bedeutenderen Orten Deutschlands, Oesterreichs und Ungarns. Vom Postsecretair Paul Bille. Hannover. Hahnsche Hofbuchhandlung. 1874. Preis 5 Sgr.

Kiel: vacat.

Königsberg i. Pr.:

1) Post-Handbuch für Jedermann. (Vom Postsecretair Grunwald). Inhalt: Packetporto-Tarif. Verzeichniß der für den Localverkehr wichtigsten Postanstalten nebst Angabe der Entfernungszonen. Inland. Ausland. Königsberger Localverkehr. Königsberg i. Pr. Druck und Verlag von A. Schwibbe. 1874. Preis 5 Sgr.

2) Porto-Tarif für ordinaire Packete und Werthsendungen von und nach Pr. Holland. Preis 2½ Sgr.

Leipzig:
1) Porto-Taxe für Leipzig. Verlag von F. Löwe. Preis 3 Ngr.
2) Neuester Postporto-Tarif für Leipzig und die umliegenden Ortschaften. Leipzig. Moritz Ruhl. 1874.
3) Brief- und Fahrpost-Bericht. Neue berichtigte Auflage. Vom Postdirector Härtel in Buchholz. Preis 15 Sgr. (Erscheint jährlich 2 Mal).
4) Tabellen zur Berechnung der Beträge an Porto bz. Assecuranzgebühr für einfache und recommandirte Briefe, Postanweisungen, Briefe mit declarirtem Werthe und für Packete. Plauen. Druck von F. H. Hänsel. (Bearbeitet vom Ober-Postsecretair Krause in Plauen.) Preis 5 Sgr.

Liegnitz: Deutscher Post-Kalender für 1874. Liegnitz. (Vom Postsecretair Gröhe). Preis 5 Sgr.

Lübeck: vacat (in Vorbereitung).

Magdeburg:
1) Nachrichten über den Postverkehr bei dem Kaiserlichen Post-Amte in Magdeburg. 1874. Magdeburg. Vom Postsecretair Graue. Preis 6 Sgr.
2) Wernigeroder Postbuch. Zusammengestellt auf Veranlassung des kaufmännischen Vereins zu Wernigerode. 2te Auflage. Wernigerode. Verlag von M. Finkbein. Preis 5 Sgr.

Metz:
1) Renseignements postaux, concernant particulièrement les localités desservies par les Bureaux de Poste de Château-Salins, Vic-sur-Seille, Moyenvic et Chambrey. Prix 30 Centimes. Sarrebourg, 1874. (Vom Postsecretair Melmer.)
2) Resumé des principaux tarifs postaux réunis de sources officielles à l'usage des correspondants de Metz. Prix 50 Centimes. (Vom Postsecretair Kittel.)

Münster: Zonen-Verzeichniß sämmtlicher Reichs-Post-Anstalten, sowie Verzeichniß sämmtlicher Post-Anstalten der Oesterreichischen Monarchie mit Angabe der Progressionssätze für Bielefeld, Herford, Brackwede, Herpen, Jöllenbeck, Schildesche. Bielefeld, 1874, bei J. D. Küster Nachfolger. Preis 1 Thlr. 15 Sgr. (Vom Postsecretair Seiffert in Bielefeld.)

Oldenburg: Post-Handbuch nebst Portotarif und Tabellen zur Berechnung des Portos für Postsendungen nach den bedeutenderen Orten Deutschlands zum Gebrauch für die Städte Emden, Aurich, Leer, Lingen, Norden, Oldenburg, Osnabrück. Von August Giesecke, Postsecretair in Leer. Preis 7½ Sgr.

Oppeln: vacat.

Posen: vacat.

Potsdam: vacat.

Schwerin i. Meckl.: vacat.

Stettin: vacat.

Straßburg i. Elf.: Elsässer Posttarif. Herausgegeben von der Kaiserlichen Ober-Postdirection zu Straßburg i. Elf. Preis 10 Centimen.

Trier: Trierer Porto-Tarif für Postsendungen aller Art. Preis 7½ Sgr.

IV. Zeitschriften-Ueberschau.

Es enthalten:

1) Deutsche Monatshefte, Band IV. 1874, Heft II., August.

1. Bericht des Justiz-Ausschusses des Bundesraths, betr. das Gutachten der Commission über den Plan und die Methode bei Ausarbeitung des Entwurfs eines Deutschen bürgerlichen Gesetzbuchs. 2. Die Keime der bürgerlichen Gesellschaft. 3. Stadt und Land. Zur Bevölkerungs-Statistik des Preußischen Staats, 1867—1871. 4. Die Verbreitung des Magdeburger Stadtrechts im Gebiete des alten Polnischen Reichs ostwärts der Weichsel. 5. Die Hauptformen des christlichen Kirchenbaues. II. 6. Zur Literatur der neueren Erdbeschreibung. 7. Bläser's Statue Ihrer Kaiserl. und Königl. Hoheit der Kronprinzessin. 8. Chronik des Deutschen Reichs. 9. Monatschronik für Mai 1874. 10. Literatur.

2) Hydrographische Mittheilungen. II. Jahrgang. Nr. 14.

Längenbestimmungen auf See und die wissenschaftliche Behandlung der Chronometerbeobachtungen. Von Dr. C. Böegen. Ueber einige Inseln im südlichen Stillen Ocean. Beschreibung der Küste der Provinz Victoria vom Cap Northumberland bis zum Cap Otway. Kleinere hydrographische Notizen.

3) Journal télégraphique, No. 30, Berne, 25. Juin 1874.

1. La législation télégraphique, 21. article. 2. Les dépêches urgentes en Belgique et dans les Pays-Bas. 3. Etude critique des nouveaux systèmes de transmission simultanée en sens opposé, par Mr. le Dr. Ed. Zetzsche (2. art.). 4. De la detérioration et de la préservation des bois pour les poteaux télégraphiques. 5. Bibliographie. 6. Nouvelles.

4) The Geographical Magazine, No. IV. July 1874.

Indian marine surveys. Visit of Mr. E. Paderin to the site of Karakorum. The Kashgar mission. Land communication between Europe and China. The atlas sinensis and other sinensiana. The future of the Fantis and Ashantis. Emigration. Impressions of Jamaica. Reviews. Correspondence. Bibliography etc.

5) Russische Revue, St. Petersburg, III. Jahrgang 6. Heft.

Beiträge zur Geschichte der Kaniower Zusammenkunft (1787) und ihrer Vorläufer. Von Professor H. Libke. Ueber die Bergvölker des Kaukasus. Die Witterungsverhältnisse in Ssamara in den Sommermonaten 1871, 1872 und 1873. Von Dr. Ucke. Die Entwickelung des Russischen Eisenbahnwesens in den Jahren 1871—1873. Kleine Mittheilungen. Literaturbericht.

Im Auftrage des Kaiserlichen General-Postamts herausgegeben von Dr. Katzler.

Berlin, Verlag und Druck der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. v. Decker).

Deutsches Postarchiv.

Beiheft

zum

Amtsblatt der Deutschen Reichs-Postverwaltung.

№ 14. Berlin, August. 1874.

Inhalt:

I. Actenstücke und Aufsätze.

51. Carl Christian Schramm's geschichtliche Notizen über das Postwesen aus dem Jahre 1726.

Mitgetheilt vom Herrn Postamts-Assistenten A. Seeger in Wernigerode.

Die Gräflich Stolbergische Bibliothek zu Wernigerode ist im Besitz einer in lateinischer Sprache im Jahre 1726 zu Wittenberg gedruckten Abhandlung unter dem Titel:

Saxonia monumentis viarum illustrata,
Hoc est de
Statuis Mercurialibus, columnis brachiatis ac milliaribus.
Von denen Wege-Weisern, Armen- und Meilen-Säulen.

Der Verfasser derselben, Carl Christian Schramm in Dresden, wurde nach einer Notiz im allgemeinen Gelehrten-Lexicon von Jöcher (Leipzig 1761) im Jahre 1696 Doctor juris zu Jena und starb den 21. September 1727 als Königlich Polnischer und Kurfürstlich Sächsischer Hof- und Justitien-Rath zu Dresden.

Das Buch ist wenig bekannt, woran sowohl sein Titel, der keine Andeutung über den auf das Postwesen bezüglichen Theil der Untersuchung enthält, als auch die geringe Verbreitung der Schrift Schuld sein mag. In den neueren Schriften über die Geschichte der Posten wird es nicht erwähnt. Es verdient indessen als der erste

postgeschichtliche Versuch eines Deutschen Verfassers Beachtung und bildet eine bemerkenswerthe Erscheinung in einer Zeit, wo die Postliteratur sich fast ausschließlich mit den Streitigkeiten der Reichsstände und des Hauses Taxis über das Postregal beschäftigte.

Unter diesen Umständen wird ein näheres Eingehen auf die Einleitung der Schramm'schen Schrift und die theilweise Uebersetzung ihres Inhalts nicht ohne Interesse sein.

Das Buch beginnt mit einer kurzen Geschichte der Entstehung der Transporteinrichtungen bei den Alten. Von der gleichmäßigen Anwendung, sowie von der Ableitung des Wortes »Post« ausgehend, beweist der Verfasser aus mehr als 20 Stellen der Bibel das Vorhandensein von Botenanstalten schon bei den Hebräern und erwähnt sodann nach den Berichten des Xenophon, Herodot, Josephus, Suidas, Hesychius u. A. die zuerst unter Cyrus in Persien erfolgte Einführung reitender Posten und deren Stationen.

Ueber die weitere Entwickelung des Instituts unter der Römischen Republik, den Uebergang zum Cursus publicus unter Augustus und die Ausbildung desselben unter den folgenden Kaisern giebt Schramm eine übersichtliche Schilderung.

Die Behauptung desselben, daß die ursprünglich für den Depeschendienst in Kriegszeiten bestimmten Botenanstalten der Griechen zu späterer Zeit in Reitposten unter gleichzeitiger Anwendung von Wagen umgewandelt seien, wird von neueren Forschern nicht bestätigt.

Auch die Angabe Schramm's: Karl d. Gr. solle mit Hülfe eines Ochsengespanns unter Führung eines Hirten den Cursus publicus benutzt haben, wird zu bezweifeln sein, zumal in Eginhard's »Vita Caroli Magni«, dem Schramm diese Notiz entlehnt haben will, darüber keine Nachricht enthalten ist.

Die Entwickelung des Postwesens namentlich im 16. und 17. Jahrhundert schildert der Verfasser mit folgenden frei übersetzten Worten:

»In Italien wurden die vorerwähnten Einrichtungen, welche vollständig in Vergessenheit gerathen waren, gleichsam aus dem Schutte hervorgezogen; ihre Wiedereinführung erfolgte zuerst durch die Herzöge (Vice-Comites) von Mailand und sie nahmen unter den Kaisern, welche in den folgenden Jahrhunderten in Italien herrschten, an Ausdehnung zu. Die ersten Privilegien und Bestallungen von Beamten finden wir ungefähr in den Jahren 1579 und 1596.

Eine neue Postengattung, die sogenannten Cambiatures, erwähnt Spoon in seiner Reisebeschreibung. Darin heißt es: »Man verändert von einer Post zur andern die Pferde, doch reitet man eben nicht einen Courier und braucht man weder Postillon noch Wegweiser, denn die Pferde tragen einen ihre ordentliche Straße.«

Heutzutage bedienen sich die Fremden gewöhnlich der Eselsposten; Wagen aber sind sehr selten und können nur mit großen Kosten beschafft werden.

In dem seltenen Buche eines Ungenannten unter dem Titel: Der Krieg in Spanien, Bayern und Flandern (Cöln 1707) ist das Spanische Post- und Botenwesen in folgender Weise beschrieben: Man hat in Spanien weder Posten noch Relais zur Bequemlichkeit der Reisenden, wie solche z. B. in Frankreich und andern Ländern so vorzüglich eingerichtet sind. Augenblicklich hat der König (Philipp V., Enkel Louis XIV.) Relais zur Sicherstellung des Courierdienstes zwischen Versailles und Madrid aufstellen lassen, wodurch alle Ereignisse in 9 bis 10 Tagen zwischen beiden Höfen übermittelt werden. Die Briefbeförderung erfolgt durch bestimmte

Couriere (Messagers) in ähnlicher Weise wie in England; die Correspondenz wird durch dieselben von einer Provinz zur andern befördert. Die Boten werden jedoch häufig auf den Landstraßen von Räubern geplündert.

Um von den Plänen Carl I., Herzogs von Burgund, genau unterrichtet zu sein, richtete König Ludwig XI., wie allgemein bekannt, in Frankreich Reitposten auf Staatskosten ein, welche auf den Relais die Pferde wechselten und große Strecken schnell zurücklegten. In früheren Zeiten bediente man sich in einigen Theilen Frankreichs der Eselsposten, namentlich zwischen Lyon und Vienne an der Rhone, wo dieselben nach Art der Pferdeposten auf den Relais gewechselt wurden.

Um das jetzige Postwesen hat sich Colbert, ein Nachkomme des großen Jean Baptiste Colbert, des Finanzministers Ludwig XIV., Verdienste erworben. Im Jahre 1699 zum General-Postinspector in Frankreich ernannt, wurde er 1715 unter König Ludwig XV. Ober-Intendant aller Posten von Frankreich.

Daß die Engländer ein ausgezeichnetes Postwesen besitzen, geht daraus hervor, daß der König in London ein General-Postamt hat einrichten lassen, welchem 182 Postbeamte zugewiesen sind; in gleicher Weise sind in Schottland 18 Postmeister und 45 Postbeamte zur Besorgung des Postdienstes auf Staatskosten angestellt. Fremde, welche dieses Land besucht haben, wissen nicht genug die herrlichen staatlichen Einrichtungen zu loben; in der kleinsten Stadt findet man eine Postanstalt. In keinem Lande können Briefe und Sachen schneller, sicherer und billiger befördert werden, als gerade in England. Das Porto für einen Brief von einem ganzen Bogen beträgt 1 As = 2 Pence; Sendungen, welche schwerer als 1 Unze sind, kosten auf 80 Meilen 4 Groschen. Trotzdem sollen die Ueberschüsse jährlich über 600 Pfd. Sterling betragen. Die große Schnelligkeit der Posten brauche ich kaum zu erwähnen, da man innerhalb 5 Tagen von einem 300 Meilen entfernten Orte Antwort erhalten kann. — Reisende in England bezahlen pro Person und Meile 3 Pce. = 18 (gute) Pfennige; zur größeren Bequemlichkeit der Passagiere wurden vor einigen Jahren Postkutschen eingeführt, welche so schnell befördert werden, daß man in einem Tage 60 Meilen mit Bequemlichkeit zurücklegen kann. Man findet dort auch häufig eine andere Art von Postwagen, die sogenannten Penny-Posten, welche hauptsächlich Briefe und Packete bis zu 10 Meilen im Umkreise von London fortschaffen.

In Schweden bedient man sich gewöhnlich der Reitposten, welche alle 1 bis 2 Meilen auf Relais wechseln. In Polen sollen nach den Berichten glaubwürdiger Schriftsteller im Jahre 1647 unter Wladislaw IV. Posten angelegt sein.

Ob in der Mark Brandenburg schon vor dem Jahre 1650 ordentliche Postanlagen bestanden haben, ist noch nicht erwiesen. In jener Zeit aber beauftragte der Kurfürst von Brandenburg, Friedrich Wilhelm, den Michael Matthias, von Berlin in der Richtung nach Cleve, der Provinz Preußen und Meißen ineinandergreifende Staatsposten durch die Mark und die dazwischen liegenden Länder anzulegen. Im Jahre 1700 wurde das Amt des General-Postmeisters dem Johann Casimir, Grafen von Wartenberg mit dem erblichen Rechte übertragen, daß ein männlicher Nachkomme dieser Linie rechtzeitig zum Nachfolger in diesem Amte ausgebildet werden sollte. Den ersten Postwagen hat der Kurfürst Friedrich Wilhelm im Jahre 1658 eingeführt.

Einige schreiben Maximilian I., Andere dagegen Carl V. die Einführung der Posten in Deutschland zu, indessen findet sich in Acten vor dem Jahre 1522 nichts darauf Bezügliches. In diesem Jahre wurde zu Nürnberg im Reichstage beschlossen, während der Dauer jener Versammlung von dieser Stadt Posten nach Wien einzu-

richten*), damit über die Verhandlungen und Beschlüsse der Stände und des Kaisers schneller hin und zurück berichtet werden könnte. Als der oberste Schutzherr der Posten in Deutschland wird in öffentlichen Urkunden der Erzkanzler des Kaisers, Kurfürst von Mainz, erwähnt.

Die wechselreiche Geschichte des Postwesens im Herzogthum Württemberg ist genügend bekannt.

Sachsen, mein liebes Vaterland, wie auch sein Postwesen befinden sich im blühendsten Zustande. Der Plan des Kurfürsten August von Sachsen im Jahre 1572, Posten nach Belgien und Italien anzulegen, gelangte zwar nicht zur Ausführung; doch unterhielt seit dem Jahre 1658 der Kurfürst von Brandenburg, welcher bei der getrennten Lage seiner Länder Postverbindungen nach Cleve und Preußen einrichten mußte, auch in Sachsen zu Leipzig und Wittenberg Postmeister und Posthaltereien. Die Beförderung der Briefe und Reisenden fand durch ganz Sachsen unbeanstandet durch dieselben statt, bis auch Sachsen selbst im Jahre 1682 unter dem Geheimrath Adolph Magnus von Hoym die Verwaltung des Postwesens selbstständig errichtete und die Ansprüche der Brandenburger, welche von ihren Gerechtsamen nichts abtreten wollten, durch Vergleich schließlich befriedigte. Unter Wilh. Ludw. Daser, später Flemming, bildete sich das Postwesen soweit aus, daß dasselbe namentlich nach dem Eintritt des Leipziger Ober-Postmeisters Joh. Jac. Kaese und des jetzigen Leiters, meines Freundes und Gönners Joh. Chr. Jacob, besser als in vielen andern Ländern organisirt sein dürfte. Das lebhafte Interesse meines allergnädigsten Herrn, des Königs von Polen und Kurfürsten von Sachsen, zeigt sich besonders in den Rescripten der Postordnung (d. d. Warschau, den 27. Juli 1713), ferner in den Instructionen und den Postlandkarten (vom Jahre 1704), welche, auf Staatskosten hergestellt, durch vielfachen Nutzen für die Posteinrichtungen, Entfernung der Orte und andere Verhältnisse selbst in den spätesten Zeiten unvergessen bleiben werden.

Aber selbst fremden Völkern sind Boteneinrichtungen keineswegs fremd geblieben. So bedienten sich die Türkischen Alleinherrscher in früherer Zeit der Edelknaben (Peiks), welche, mit einem Dolche in der Hand und einer Schale wohlriechenden Wassers, so schnell liefen, daß sie in einem Tage und einer Nacht von Byzanz nach Adrianopel — eine Entfernung von ca. 160 Römischen Millien — gelangten. Von diesen unterscheiden sich die Ulaciden, welche ebenfalls Befehle der Türkischen Herrscher in gefahrvollem Laufe überall hin besorgten und alle Neuigkeiten dem Herrscher meldeten. Vor den Peiks hatten sie namentlich den Vortheil voraus, daß sie das Pferd eines ihnen begegnenden Reiters für ihren Dienst in Anspruch nehmen durften. Amurath III. soll zur Beseitigung dieser Privilegien Posthäuser angelegt haben.

In Rußland bedient man sich zu Postbeförderungen fast immer der Hirsche, obwohl dort durchaus kein Mangel an Pferden herrscht. In früheren Zeiten standen auf allen belebteren Straßen Moskaus Postpferde zur unverzüglichen Weiterreise für diejenigen Reisenden bereit, welche mit einem Schreiben aus der Kanzlei des Großfürsten versehen waren. Deshalb konnte derselbe — wie Petrejus im 5. Theile der

*) Flegler a. a. O. Seite 35 bezeichnet im Gegensatz zu Hartmann (pag. 265) diese Anstalt als eine gewöhnliche Feldpost.

Russischen Chronik bemerkt — alle 8 Tage wissen, was auf den Grenzen des Landes und an andern Orten, welche von Moskau 150 Meilen entfernt lagen, geschehen war.

In den meisten Gegenden Arabiens und Afrikas benutzt man Kameele, in Indien aber die Pferde- und Ochsenpost; beide sind mit Zügel und Sattel versehen und legen nach dem Zeugniß Joh. Albert von Mandelsloh's in 4 Stunden, ohne auszuruhen, 5 Meilen zurück. Gleichwohl unterhalten die Inder noch eigentliche Läuffer. Einer der berühmtesten älteren Französischen Reisenden, Tavernier (1605 bis 1659), schreibt darüber: »Es ist zu merken, daß in Indien alle Schreiben von Königen, Feldherren und Landschafts-Verwaltern durch Fußgänger viel schleuniger als durch reitende Boten verschickt werden; auf den Landstraßen befinden sich aller Orten nach 2 Meilen kleine Hütten, worin sich 2 oder 3 Männer aufhalten. Sobald nun der Briefträger daselbst ankommt, wirft er das Schreiben den andern zu, von denen einer dasselbe sogleich weiter befördert.«

Es ist auch merkwürdig, daß die meisten Straßen in ganz Indien zu beiden Seiten gleich einem Spaziergange mit Bäumen bepflanzt sind. An denjenigen Stellen, wo keine Bäume stehen, sind in Entfernungen von 500 Schritt kleine Steinhaufen vorhanden, welche die Bewohner der nächsten Dörfer von Zeit zu Zeit weiß anstreichen müssen, damit die Boten auch bei finsterer Nacht und Unwetter die Wege erkennen können.

Die Kaiser von China haben auf gut gepflasterten Straßen in Zwischenräumen von je 10 Meilen Posthäuser, sowie auch Herbergen zur Aufnahme von Reisenden anlegen lassen. Zwischen diesen Häusern standen noch kleinere Wohnungen für die Läuffer, welche hellklingende Glocken oder Schellen trugen, damit die andern Schnellläufer den herrannahenden Courier von fern kommen hörten und unverweilt die Briefe weiterschaffen konnten.

Schließlich bleiben noch die Perser zu erwähnen. Nach allgemeiner Annahme wurde die erste von Cyrus angelegte Post vom Archipel nach Susa bis zur Hauptstadt durch Angaroi (Frohn-Boten) befördert.

Glaubwürdige Geschichtsschreiber melden, daß der Khan der Tartaren einige bereitstehende Boten zur Briefbeförderung benutzt habe.

In Afrika endlich hat man an Stelle der Posten und Fuhrwerke nur Träger, welche die Reisenden in Chaisen fortschaffen.«

Soweit unser Autor. Eine Berichtigung seiner Darstellung nach den vielfach abweichenden Ergebnissen der neueren Forschung wäre eine den Zweck dieser Arbeit überschreitende Aufgabe.

Im letzten Theile seiner Abhandlung über das Postwesen giebt Schramm zunächst eine kurze Geschichte der Familie von Thurn und Taxis bis auf Eugen Alexander; hierauf erwähnt er die Uebertragung des Postwesens in den Oesterreichischen Erblanden unter Kaiser Ferdinand II. im Jahre 1624 an Hans Christoph Freiherrn von Paar zum Krottenstein. Besondere Erwähnung verdient ein am Schlusse der Abhandlung beigefügter vollständiger Abdruck der für die Familie Taxis ausgefertigten Bestätigungen, Lehnsbriefe und Patente unter den Kaisern Carl V. (1543), Ferdinand I. (1563), Rudolph II. (1595), Matthias (1615), Leopold I. (1677) und Joseph (1706), sowie der Lehnsbriefe für den Grafen von Paar unter Ferdinand II. (1624) und Ferdinand III. (1656).

An die im ersten Abschnitte gedachten Transporteinrichtungen im Alterthum schließt sich eine Darstellung der weiteren Entwickelung derselben bis zum Beginn des

18. Jahrhunderts. Die Sicherheit der Landstraßen und der Zustand der Wege scheinen ziemlich bedenklicher Art gewesen zu sein. So findet es Schramm ganz natürlich, daß die Boten, welche »auch heutzutage noch an manchen Orten gern gesehen sind«, eine längliche Lanze mit eiserner Spitze mit sich führen, um sie auf Reisen gegen Angreifer in Anwendung zu bringen; gleichzeitig könnten diese Lanzen vortheilhaft beim Passiren sumpfiger Gegenden und beim Ueberspringen von Gräben, welche keine Brücken hätten, sowie zur Abwehr von Hunden benutzt werden.

Von den verschiedenen Beförderungsarten, welche dem Verfasser bekannt waren, hebe ich nur eine in der Anmerkung enthaltene Nachricht von Martin Zeiler hervor. Derselbe schreibt in seiner Epistolischen Schatzkammer S. 657: Bei der Belagerung Steenwicks im Jahre 1581 bediente man sich bleierner, fast 2 Pfund schwerer Kugeln. Zwei Oeffnungen in denselben dienten zur Aufnahme eines Briefes und eines brennenden Strickes. Wurden derartige Kugeln in die Stadt geworfen, so gab der brennende Strick zu erkennen, daß dieselben aus Freundes Lager kamen und Briefe enthielten. Dergleichen Botschaftskugeln hat man auch bei der Belagerung von Turin im Jahre 1640 angewandt.

Eine gerechte Kritik über die vorliegende Arbeit Schramm's wird einerseits mannigfache Unrichtigkeiten, namentlich das Auslassen wichtiger Momente in der Entwickelung des Postwesens im Mittelalter, wie z. B. der Botenzüge der Hansa, der Postanstalten der Deutschen Ordensritter u. A., hervorheben, andererseits aber auch die Schwierigkeiten berücksichtigen müssen, welche sich dem ersten Bearbeiter eines solchen Themas entgegenstellen mußten. Namentlich wird der Umstand in Betracht zu ziehen sein, daß die vorliegende Arbeit nur die Einleitung zu einer größern Abhandlung bilden sollte. Letztere scheint aber nicht herausgegeben zu sein.

---

52. Statistik des Oesterreichischen Postverkehrs für das Jahr 1872.

Dem vor Kurzem erschienenen 2. Hefte des IV. Bandes der von dem statistischen Departement im K. K. Handelsministerium herausgegebenen inhaltreichen »Nachrichten über Industrie, Handel und Verkehr« entnehmen wir folgende interessante Mittheilungen über das Oesterreichische Postwesen im Jahre 1872:

Das Postgebiet der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder umfaßt einen Flächenraum von 300,190,90 Quadrat-Kilometern mit 20,394,980 Bewohnern (nach der Zählung vom 31. Dezember 1869).

Die Zahl der Postanstalten betrug	Ende 1872:	Ende 1871:
	3823	3536
nämlich:		
Postdirectionen (Administrativbehörden)	10	9
ärarische Postämter	132	115
nichtärarische Postämter	2975	2706
Postämter mit Poststation	609	607
Poststationen allein (Relais)	43	62
Postämter für die Dauer der Badesaison	15	13
fahrende Postämter auf Eisenbahnen und Schiffen	39	24
zusammen wie oben	3823	3536

Außerdem unterhielt die Oesterreichische Postverwaltung 1872 47 Postämter im Osmanischen Reiche (hiervon 1 in Alexandrien). Nach obiger Zusammenstellung hat sich die Zahl der inländischen Postanstalten im Vergleich zum Vorjahre um 287 oder 8,1 pCt. vermehrt. Unter diesen Postanstalten befanden sich 233 Postämter, welche gleichzeitig den Telegraphendienst besorgten.

Postbriefkasten standen dem Publicum in Orten mit Postanstalten 3841, in Orten ohne Postanstalt 795, zusammen 4636 zu Gebote.

Im Vergleiche zum Areal und zur Bewohnerzahl entfielen 78,52 Quadrat-Kilometer und 5334 Einwohner auf je 1 Postamt.

Auf den Postcoursen bewegten sich 4669 Posten, und zwar 160 Malle- und Eilposten, 190 Packposten, 374 Cariolposten, 61 Reitposten, 1684 Botenfahrten, 2197 Fußbotenposten und 3 Privat-Messagerien.

Die Posten auf Landstraßen legten eine Strecke von 26,938,703 Kilom. zurück.

Zu diesem Postdienste wurden 5838 Wagen (1279 ärarische und 4559 Privatwagen), 7206 Pferde und 2722 Postillone unterhalten.

Die Zahl der täglich für Postzwecke benutzten Eisenbahnzüge bezifferte sich im Jahre 1872 auf 579 und hatte sich im Vergleiche zum Vorjahre, in welchem sich dieselbe auf 366 belief, um 213 oder 58,2 pCt. vermehrt. Von diesen Eisenbahnposten wurden 17,182,364 Kilometer durchlaufen und zwar unter Begleitung

von Eisenbahnpostämtern	5,955,158	Kilometer,
» Postconducteuren	8,271,357	»
vom Eisenbahnpersonale	2,955,849	»

Zum Eisenbahnpostdienste waren 113 Postwaggons und 97 Postcoupés in Benutzung.

Auf Wasserstraßen (Schiffen) bestanden 11 Fahrten mit Postbeförderung, von denen 8 zugleich den Fahrpostverkehr vermittelten.

Der Personalstand umfaßte 9185 Beamte und Unterbeamte, nämlich bei der Centralleitung 265, bei den Postdirectionen und den technischen Postanstalten 8920. Unter diesen befanden sich 275 weibliche Individuen, von denen ein großer Theil die Befähigung zur Ausübung des Postdienstes durch eine Prüfung dargelegt hat. Die Geprüften sind entweder Postmeisterinnen, welche unter eigener Haftung und Verantwortlichkeit den Manipulationsdienst ausüben, oder Postexpeditorinnen, welche unter Verantwortung der Postmeister fungiren. Den Rest bilden die ungeprüften Postmeisterinnen, welche unter ihrer Haftung den Postdienst durch vereidete und geprüfte Expeditoren verrichten lassen.

Der gesammte Briefverkehr bezifferte sich im Jahre 1872 auf 189,626,440 Briefe, nämlich der interne Briefverkehr auf 149,669,519, der internationale auf 39,956,921 Stück; im Vergleiche zu der Briefzahl des Jahres 1871 (156,766,845 Stück) hatte eine Zunahme um 32,859,595 Stück oder nahezu um 21 pCt. stattgefunden. Von den Briefsendungen entfielen auf den internen Verkehr 78,9 pCt., und zwar auf

gewöhnliche Briefe	109,656,834	Stück	oder	57,8 pCt.,
recommandirte Briefe	9,067,802	»	»	4,8 »
Briefe mit Waarenproben	3,672,437	»	»	1,9 »
Kreuzbandsendungen	9,190,256	»	»	4,9 »
portofreie Briefe	18,082,190	»	»	9,5 »

und auf den internationalen Verkehr 21,1 pCt., davon auf

aus Deutschland eingegangene Briefe.	24,373,495 Stück	oder	12,8 pCt.,
aus dem übrigen Auslande eingegangene Briefe	6,567,256 »	»	3,4 »
nach dem übrigen Auslande abgesandte Briefe	7,709,932 »	»	4,1 »
auf die Transit-Correspondenz	1,306,238 »	»	0,8 »

Zu den Briefpostgegenständen gehören noch die Correspondenzkarten und die durch Vermittelung der Oesterreichischen Postanstalten seitens der Abonnenten bezogenen Zeitungen. Die Zahl der verbrauchten Correspondenzkarten betrug im Jahre 1872 15,549,700, und die Zahl der debitirten Zeitungsnummern 55,758,688. Der Verkehr mit Correspondenzkarten steigerte sich im Vergleiche zum Vorjahre um 3,211,150 Stück oder um 26 pCt., der Zeitungsverkehr um 3,977,779 Stück oder um 7,7 pCt.

Mittelst der Briefpost werden ferner auch die Post-Anweisungen befördert. Der Verkehr im Post-Anweisungsgeschäft betrug im Jahre 1872 (eingezahlte und ausgezahlte Post-Anweisungen zusammen) 4,679,639 Stück mit einem Betrage von 201,206,710 Gulden.

Wird zu der obigen Gesammtzahl der beförderten internen und internationalen Briefe noch die Anzahl der verwendeten Correspondenzkarten gerechnet, so beziffert sich der factische Correspondenzverkehr auf 205,176,140, und mit Inbegriff des Zeitungs- und Post-Anweisungs-Geschäfts der gesammte Briefpostverkehr auf 265,614,467 Stück.

Es entfielen von dem internen und internationalen Briefverkehr 10,06 Briefe oder Correspondenzkarten, von den Zeitungen 2,7 Exemplare auf 1 Einwohner der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder.

Auf die Postämter in Wien (ohne Einrechnung der Vororte) kommen 70,737,388 Briefpostgegenstände. Der interne Briefverkehr belief sich auf 29,222,559, der internationale Verkehr auf 11,539,230 Briefsendungen. Es wurden 3,768,000 Correspondenzkarten verbraucht und durch Vermittelung der Wiener Postämter 26,207,599 Exemplare Zeitungen (47 pCt. der Gesammtsumme für die ganze Reichshälfte) von den Abonnenten bezogen.

Zu den Gegenständen der Fahrpost gehören die Packete ohne Werthangabe (ordinaire Packete), die Briefe und Packete mit Werthangabe (Geld und Werthsendungen) und die Sendungen, auf welchen Postnachnahme haftet.

Der Packet- und Geldsendungsverkehr umfaßte

	im Jahre 1872: Stück	im Jahre 1871: Stück
ordinaire Packete	5,498,729	4,204,263
Geld- und Werthsendungen	19,655,829	14,955,174
Sendungen mit Postnachnahme	2,577,979	2,156,166
zusammen	27,732,537	21,315,603

Der durch die Geld- und Werthsendungen vermittelte Betrag belief sich 1871 auf 2,607,009,318 und 1872 auf 3,318,009,673 Gulden, daher 1872 um 711,000,355 Gulden oder um 27,3 pCt. höher.

Der Verkehr im Nachnahmegeschäft betrug 1872 im Ganzen 2,577,979 Stück mit einem Betrage von 30,038,290 Gulden und hatte gegen 1871 hin-

sichtlich der Stückzahl um 421,813 Stück oder 19,5 pCt., und hinsichtlich des vermittelten Geldbetrages um 4,489,680 Gulden oder 14,9 pCt. zugenommen.

Der Reiseverkehr umfaßte 227,883 mit der Fahrpost beförderte Personen gegen 225,624 Personen im Jahre 1871.

Der Fahrpostverkehr bei den Postämtern in Wien ergiebt 751,702 ordinaire Packete, 4,982,816 Geld- und Werthsendungen, 396,754 Sendungen mit Postnachnahme.

Die Gesammt-Einnahme der Oesterr. Postverwaltung betrug 1872 12,979,410 Gulden, 1871 11,839,130 Gulden, was eine Zunahme von 1,140,280 Gulden oder 9,6 pCt. ergiebt.

Die Hauptfaktoren der Einnahme bilden das Erträgniß des Briefporto und des Fahrpostporto.

Es sind zu rechnen	im Jahre 1872: Gulden	im Jahre 1871: Gulden
auf das Briefporto	6,673,320	5,716,700
auf das Fahrpostporto	4,748,690	4,412,920

Die höchste Betriebseinnahme kam im Dezember vor, 1,251,980 Gulden, die niedrigste im Februar, 919,450 Gulden.

Die Ausgaben für den Postbetrieb bezifferten sich im Jahre 1872 auf 10,862,850 Gulden, im Jahre 1871 auf 9,338,270 Gulden.

Als die größten Ausgabeposten sind zu nennen: die Besoldungen rc. der Beamten mit 3,089,950 Gulden oder 28,4 pCt., und die Postbeförderungskosten mit 3,617,920 Gulden oder 33,3 pCt. der Gesammt-Ausgabe.

Der Ueberschuß für 1872 betrug 2,116,560 Gulden.

53. Das Riesengebirge und seine Erwerbs- und Verkehrsverhältnisse.

Vom Postsecretair Siegfried Beck zu Landeshut in Schl.

I. Physicalische Verhältnisse.

Das Riesengebirge ist ein Theil der im Süden Preußisch-Schlesiens und im Norden der angrenzenden K. K. Oesterreichischen Kronländer (Böhmen, Mähren und Oesterreichisch-Schlesien) sich hinziehenden Gebirgskette, genannt die »Sudeten«. Es liegt zwischen dem 50,35. und 50,55. Grad nördlicher Breite und dem 33. und 33,40. Grad östlicher Länge v. F., dehnt sich von Ost nach West, wie von Nord nach Süd in einer Breite und Länge von ungefähr je fünf Meilen aus und enthält einen Flächenraum von nahezu 25 Quadratmeilen, wovon etwa ein Drittel auf Preußisch-Schlesien und zwei Drittel auf Böhmen kommen.

Die Grenzen des Riesengebirges im engeren Sinne (d. h. mit Ausnahme der Vorgebirgszüge von geringer Höhe) bilden folgende Linien: im Osten der Parschnitzer Bach, welcher am Rehhornberge in der Nähe von Schatzlar in Böhmen entspringt und nach seinem südlichen Laufe bei Trautenau in die Aupa mündet. Von hier an

dem in der Nähe entspringenden Weigelsdorfer Wasser entlang bis zu dessen Mündung in die Elbe bei Arnau. Von Arnau elbaufwärts bis Hohenelbe und dann westlich weiter über Starkenbach bis zur kleinen Iser; an diesem Bache stromab bis zur Mündung in die große Iser und hiernächst nördlich weiter an diesem Fluß hinauf bis zur Preußischen Grenze, da wo sich der Milnitzbach mit der Iser verbindet, und sodann am Milnitzbach aufwärts bis zu seinen Quellen (an der Wasserscheide des Elb- und des Oder-Stromgebiets). Hier in der Einsenkung zwischen dem weißen Flinsberge (zum Isergebirge gehörig) und dem Weiberberge (riesengebirgsseitig) nördlich weitergehend, gelangt die Grenzlinie zu den Quellen des großen Zackens, und verfolgt dessen Lauf bis zur Mündung dieses Flusses in den Bober bei Hirschberg. Schließlich bildet der Bober das letzte Glied in der Ringkette, indem sich seine Quellen ebenfalls (aber an dem entgegengesetzten Abhange) des Rehhornes befinden.

Die Bevölkerung des auf eben beschriebene Weise abgegrenzten Flächenraumes beträgt circa 111,500 Seelen und zwar pptr. 51,700 im Böhmischen und 59,800 im Schlesischen Antheile, im Durchschnitt pro Quadratmeile 4460 Einwohner. Da aber die höher gelegenen Gegenden des Gebirges, ebenso wie die Schluchten — zusammen etwa 5 Quadratmeilen — höchst spärlich bewohnt sind, so daß zuweilen auf eine Quadratmeile höchstens 30 Personen kommen, so ergiebt sich für die verbleibenden 20 Quadratmeilen die für ein Gebirgsterrain ziemlich hohe Durchschnittsbevölkerung von 5575 Seelen.

An Ortschaften zählt das Riesengebirge 59 im Preußischen und 68 im Oesterreichischen Gebiete, ungerechnet die an und auf den Gebirgszügen isolirt liegenden Bauden, deren Zahl sich auf mehr als zweitausend beläuft.*)

Nächst den Alpen enthält in Deutschland das Riesengebirge die höchsten Spitzen, nämlich: die Schneekoppe (4980′), den Brunnberg (4788′), das hohe Rad (4636′), die kleine Sturmhaube (4[illegible]) ꝛc. Die Zahl der höheren Gipfel beträgt etwa 100. Ueber die höchsten Erheb[illegible]n des nördlichen Hochkammes ist die Preußisch-Oesterreichische Grenze gelegt, von welcher der höchste Kegel: die Schneekoppe (sonst vielfach »Riesenkoppe« genannt) in fast zwei gleiche Hälften getheilt wird.

Große Gew[illegible] hat das Riesengebirge zwar nicht aufzuweisen; man kann es deshalb aber d[illegible]s nicht wasserarm nennen. Denn abgesehen von dem Wasserreichthum zahlreicher moorartiger Flächen entspringen in seinem Bereiche Bäche in großer Menge. Ein Deutscher Hauptstrom: die Elbe, hat seinen Ursprung mitten auf dem Riesengebirge, nämlich der eine Arm auf der »Elbwiese« genannten Hochebene zwischen dem »hohen Rad« und dem »Krkonoß«, 3924′ ü. M. Nach einem kurzen Laufe von kaum einer Viertelmeile, hat er schon hinreichend Wasser, einen bedeutenden Wasserfall 200′ tief fast senkrecht in den Elbgrund zu bilden. Der andere Arm entspringt am Brunnberge, 4660′ ü. M. Beide vereinigen sich unweit Spindelmühl. Von den Quellen bis zum Eintritt in das Königreich Sachsen fließt die Elbe nur auf Böhmischem Boden. Auf Schlesischer Seite bereichert der »Bober« mit zahlreichen Nebenflüßchen das Odergebiet. Sonstige besonders erwähnenswerthe Gewässer des Riesengebirges sind die große und kleine Aupa und die große und kleine Iser in Böhmen; in Schlesien der Zacken; ihrer Lage wegen auch Teiche am

*) (Gebirgs-) Bauden werden die zerstreut liegenden Häuser der Bergbewohner genannt; wie die Sennhütten der Alpenbewohner enthalten sie außer dem eigentlichen Wohnungsraume noch den Viehstall, Hausflur, Remise, Heuboden, Wasser-Reservoir ꝛc. In manchen Bauden sind vortreffliche Gastwirthschaften.

Abhange des Koppenplanes. Der westliche, sogenannte »große« oder »schwarze Teich« ist der am höchsten (3750′ ü. M.) gelegene See Nord- und Mitteldeutschland's. Er faßt 26 Morgen Fläche und sein südlicher Rand steigt 600′ fast senkrecht empor. Fische leben darin nicht. Die Winterkälte läßt den Teich ellendick zufrieren und Warmbrunner Geschäftsleute machen aus dem Eise namentlich in mildern Wintern einen gesuchten Handelsartikel. 1865/66 z. B. sind über 60,000 Centner Eis herausgesägt und meist nach Berlin versandt worden. Unweit des großen Teiches befindet sich, von diesem durch seinen östlichen Uferrücken geschieden, der »kleine Teich«, etwa 100′ tiefer gelegen, mit 700′ hohem senkrechtem Felsufer gegen Süden, 500′ breit, 700′ lang, etwas über 20′ tief und mit Forellen belebt. Beide erhalten ihre Zuflüsse durch zahlreiche herabstürzende Quellbächlein; den Abfluß des kleinen Teichs bildet ein Arm des Lomnitzbaches. Der große Teich scheint nur unterirdische Abflüsse zu haben. — Hier dürften noch die Mineralquellen des Riesengebirges zu erwähnen sein und zwar: Warmbrunn in Schlesien mit zwei Schwefelquellen von + 28 resp. + 29,5° R. Wärme; ferner Johannisbad in Böhmen mit einer erdigalkalischen Quelle: + 22,5° R. und seit kurzem Zieder bei Landeshut mit einem sehr starken Eisen-Säuerling von etwa + 5° R. Letztere Quelle ist aber noch nicht gefaßt, daher zu Heilzwecken noch nicht eingerichtet und bisher fast unbenutzt.

In Bezug auf die Geognosie weist das Riesengebirge sowohl neptunische als auch plutonische Gesteinsbildungen auf. Von ersterer tritt der Thonschiefer an verschiedenen Stellen hervor; Glimmerschiefer vorzüglich im östlichen Theile; Gneis mehr nördlich.

Die Uebergangs-Periode wird in den östlichen Districten durch ziemlich bedeutende Berge von Grauwacke bezeichnet, welche mitunter zahlreiche Petrefacten von baumartigen Farrngewächsen, riesig[illegible]chtelhalmen und Bärlappen (Lepododendron, Calmites, Equisetaceae, Ly[illegible]podiaceae) enthält. In derselben Richtung schließt sich hieran das Rothliegende, außerdem auch südöstlich (und überall die darunter liegende Steinkohle verrathend). Es ist vielfach mit hellgrünen und hellgrauen knolligen Thonstücken durchsetzt, aber groß[illegible]s sehr verwittert. Die Secundär-Gebirge erscheinen in großen Massen a[illegible]adersandstein und bilden an vielen Stellen den Uebergang zu den Nachbargebirgen. Hierher gehört das durch seine grotesken Formen weltberühmt gewordene Adersbacher Felsen-Labyrinth.

Von den Urgebirgssteinen spielt der Granit im Riesengebirge die Hauptrolle. Er besteht vorzugsweise aus Gneis, Glimmerschiefer, Quarz und Feldspath in verschiedener Zusammensetzung und Textur, bildet vorherrschend das Material zu den Gebirgsstöcken des Riesengebirges und dient vortrefflich zu allerlei Bauzwecken, so daß viele Bewohner der Gegend als Steinspalter und Steinmetzen beschäftigt werden. Auch zu Thürschwellen, Fenstersteinen, Stufen, Trottoirs ꝛc. wird der Stein verarbeitet. Quarz ist reichlich und in zahlreichen Krystallisationen vorhanden. Er liefert das meiste Material zur Glasfabrikation, sowie — als Bergkrystall — zur Anfertigung von Schmuck- und anderen Luxussachen. In Warmbrunn sind mehrere Edelsteinschleifer mit ihren Gehülfen mit Verfertigung von Bijouterien ꝛc. aus Quarz und anderen Krystallen, sowie aus Halb- und echten Edelsteinen vollauf beschäftigt.

Von Urkalk hat das Riesengebirge zahlreiche Lager namentlich in der östlichen Hälfte aufzuweisen, wo sich auch einige Brüche schönen grün und weiß

geäderten Marmors befinden. *Feldspath* ist besonders im Nordosten sehr verbreitet und stark mit reinem Quarz durchsetzt; er wird zur Porzellan- und Glasfabrikation benutzt. *Porphyr* kommt in großen Bergen in der Liebauer Gegend vor und dient als Straßenbau-Material, sowie zu Grundmauern. Sporadischer tritt der *Basalt* auf. In der kleinen Schneegrube (nordwestlicher Abfall des hohen Rades) befindet sich ein Gang sogenannten »dichten Basalts« mitten im Granit. Desgleichen am Saalberg (Nordseite des Gebirges unweit Warmbrunn).

Die im Riesengebirge reichlich vorhandenen mannigfachen Steinarten haben schon vor Jahrhunderten ihre berg- und hüttenmäßige Ausbeutung erfahren. So befinden sich im Riesengebirge mehrere Glashütten, deren älteste diejenige in Neuwelt (Neuwald dicht bei Harrachsdorf), demnächst in Dunkelthal bei Groß-Aupa, beide im Böhmischen. Auf Schlesischer Seite ist in neuerer Zeit in Liebau eine Glasfabrik im Betriebe; eine ältere sehr umfangreiche dagegen in Schreiberhau (der reichsgräflichen Familie Schaffgotsch zu Kynast und Warmbrunn gehörig).

Die in den Gebirgsmassen ruhenden *Erze* können jedoch nicht in dem Verhältnisse ihres Vorhandenseins ausgebeutet werden, weil der harte Granit, der die Erzgänge birgt, übermäßig viel kostspielige Arbeitskräfte erfordert, weshalb denn auch zahlreiche — zum Theil schon im vorigen Jahrhundert — eröffnete Gruben und Hütten wieder verlassen worden sind, so z. B. die Goldbergwerke am Rehhorn und bei Schwarzenthal, die Silberwerke bei Freiheit, St. Peter und im Riesengrunde unter der Schneekoppe; die Eisengruben und Hütten bei Hohenelbe, die Kupferwerke im Riesengrunde und bei Kupferberg (in letzterer Gegend wurden vor einigen Jahren neue Versuche gemacht), die Bleibergwerke bei St. Peter und bei Freiheit, die Arsenikwerke im Riesengrunde und bei Rothenzechau am Landeshuter Kamm u. d. m.

Von den *bestehenden* Werken sind besonders zu erwähnen: die Bergfreiheitgrube auf dem Landeshuter Kamm (welche in einem Jahre 220—250,000 Centner 75 Prozent-haltigen Magnet-Eisensteins fördert); die Schwefelhütte Morgenstern am Scharlachberge zwischen Landeshut und Merzdorf (wo z. B. 1872 305,480 Centner Schwefelkiese gefördert wurden). In neuerer Zeit ist am Rehhornberge auch ein Graphitlager aufgeschlossen worden. Steinkohlen werden vielfach in den östlichen und südöstlichen Districten gefördert. Hieran schließen sich eine große Zahl Ziegeleien mit meist einfachem, zum Theil aber auch fabrikmäßigem Betriebe, wie namentlich die Clarahütte bei Hirschberg, deren Producte in kunstgewerblicher Hinsicht erwähnenswerth sind.

Das *Pflanzenreich* wirft dem Riesengebirgsbewohner weniger Gewinn ab, als dem Bewohner des Flachlandes, weil das rauhere Klima die Vegetation bedeutend verkümmert. Als Haupterzeugnisse sind die Hölzer der ausgedehnten Forsten zu erwähnen und das Heu von den weiten saftigen Thalwiesen, sowie mancherlei in den höheren Gebirgsregionen heimische Heilgewächse, die von armen Leuten gesammelt und an Apotheken, Droguenhandlungen ꝛc. geliefert werden.

In Bezug auf das *Thierreich* muß vornehmlich der Rindviehzucht gedacht werden, welche strichweise den fast einzigen, im Durchschnitt aber den Haupt-Nahrungszweig des Hochgebirgsbewohners bildet, indem viele Baudenbesitzer fast ausschließlich ihre Existenz in dem Verdienst aus der Butter- und Käse-Production finden.

II. Verkehrsverhältnisse und Industrie des Riesengebirges.

Den industriellen Verkehr der geschäftstreibenden Gebirgsbevölkerung vermitteln verschiedene Eisenbahnen, Chausseen und Vicinalwege, namentlich die Eisenbahnen von und nach Berlin, Breslau, Dresden, Prag, Reichenberg-Görlitz-Hirschberg ꝛc. nebst ihren Anschlußbahnen und die für den Verkehr über die Landesgrenze wichtige Gebirgsbahnstrecke Ruhbank-Liebau, sowie die Oesterreichische Süd-Norddeutsche Verbindungsbahnstrecke Liebau-Schwadowitz*). Chausseen hat das Riesengebirgsgebiet

---

*) Der Grenzverkehr gestaltete sich 1872 bei dem Haupt-Zollamte Liebau folgendermaßen:

A. Ausfuhr.

I. Aus dem freien Marktverkehr.

444,944	Centner	Flachs, Wolle und Gespinnste,
8,688,585	»	Steinkohle,
27,637	»	Coaks, Theer, Pech, Oele, Thran, Fette,
4,737	»	Häute, Haare ꝛc.,
8,541	»	Papier,
3,991	»	Thonwaare,
46,783	»	diverse Metalle,
51,943	»	diverse Mineralien,
380	»	Hohlglas,
65,186	»	Feld- ꝛc. Früchte, Mühlenfabrikate,
2,181	Stück	Vieh.

II. Im Transitoverkehr.

10,320	Centner	Baumwolle, Garn, Leinwand, Manufacturwaaren,
16,110	»	diverse Metalle,
22,272	»	chemisch präparirte Mineralien,
3,494	»	Oele, Thran, Fette,
15,780	»	diverse Specerei- ꝛc. Waaren, Wein und Rum,
1,046	Tonnen	Heringe.

B. Einfuhr von Böhmen.

I. Zum freien Marktverkehr.

87,405	Centner	Flachs, Gespinnste, Gewebe ꝛc.,
1,037	»	diverse Abfälle,
1,105	»	Haare, Häute ꝛc.,
2,079	»	Papier,
11,208	»	Knochenkohle,
1,413	»	Metalle, Erze ꝛc.,
902	»	Mineralwässer, Säuren,
82,409	»	Steinkohle,
24,158	»	Hölzer, Borke, Holzkohle,
877	»	Hohlglas,
17,655	»	denatur. Baumöl, Baumfrüchte, Mühlenfabrikate,
860	»	Wein,
7,089	»	Butter und Käse,
92,336	Hektoliter	Feldfrüchte,
602	Stück	Vieh.

II. Im Transitoverkehr.

7,575	Centner	Garne und Leinwand,
7,458	»	Rohzucker,
928	»	Papier,
115	»	Porzellan,
91	»	Bier,
94	»	Butter,
61	»	diverse Waaren,

Die Bahnstation Liebau hat 1872 { empfangen: 8,587,524 / versandt: 475,604 } Centner Güter.

etwa 30 Meilen: Hirschberg-Schreiberhau-Reichenberg, Hirschberg-Schmiedeberg-Landeshut, Hirschberg-Bolkenhain, Bolkenhain-Landeshut-Liebau-Trautenau 2c.; Trautenau-Hohenelbe-Neuwelt und verschiedene Local-Chausseen. Endlich existiren zwischen den bevölkerteren Ortschaften ohne Chausseeverbindungen Vicinalwege von überhaupt nahezu 70 Meilen Länge.

Außer den Bahnzügen bieten sich auf Preußischer Seite an regelmäßigen Beförderungs- und Reisegelegenheiten neben den Personenposten mehrfache Omnibuslinien dar. Im Uebrigen dient dem Reiseverkehr für Haupt- und Nebenstraßen ein umfangreiches Privat-Fuhrwesen, welchem namentlich zur Sommerszeit die zahlreichen Bade- und Vergnügungs-Fuhrleistungen zufallen und deren Preise je nach dem Bedürfnisse der schwächeren oder stärkeren Saison variiren. Ohne jede regelmäßige Reisegelegenheit und überhaupt verhältnißmäßig schwach frequentirt sind seit Eröffnung der Gebirgsbahn die Straßen Landeshut-Freiburg, Landeshut-Waldenburg, Landeshut-Bolkenhain und Landeshut-Schmiedeberg. Letztere Tour war in früheren Jahren eine der frequentesten fast im ganzen Staat und für die täglich mehrmaligen Personenposten waren zuweilen mehr als zwanzig Beichaisen erforderlich, so daß die Beschaffung der nöthigen, das Posthalterei-Inventarium übersteigenden Transportmittel von Privatleuten oft genug mit Schwierigkeiten verknüpft war. Besonderen Aufwand an Transportmitteln erheischte die Beförderung der schweren Hauptwagen auf der steilen Chaussee zwischen Landeshut und Schmiedeberg über den Landeshuter Kamm, die höchste Chaussee im Preußischen Staate — beim Uebergang über den Kammrücken fast 2500 Fuß ü. M., und gegen das Schmiedeberger Thalniveau (1500 Fuß) mit einer Erhebung von 1000 Fuß innerhalb einer halben Meile. — Weniger stark ist die Steigung auf der Landeshuter Seite, indem sich hier das Terrain mehr in einzelnen Abstufungen hebt. Seit 1858 sind Landeshut und Schmiedeberg durch eine mehr südwärts belegene, neu gebaute Chaussee verbunden, welche den sogenannten »Paß« überschreitet, d. i. die Einsenkung der Gebirgszüge, wo der Landeshuter und der Schmiedeberger Kamm zusammentreffen. Diese erreicht an der höchsten Stelle nur 2230 Fuß und vertheilt in Folge mehrfacher großer — fast schleifenförmiger — Kurven die Steigung auf eine etwa die Hälfte mehr betragende Strecke, so daß die ganze Länge der Straße 3 Meilen (statt 2¼ auf der alten Strecke) beträgt.

Von den Vicinalwegen trifft man unstreitig (Dank der Energie der betreffenden Behörden) die besten im Hirschberger Kreise an. Doch verlieren auch diese den eigentlichen Charakter einer fahrbaren Straße desto mehr, je weiter sie auf und über das Hochgebirge führen, indem ungewöhnliche Steigungen und zahlreiche andere Terrainhindernisse, namentlich aus dem Boden ragende Felstrümmer und moorige Stellen den gewöhnlichen Fuhrwerksverkehr fast unmöglich machen, weshalb denn auch Pferde und Fahrzeuge auf Hochgebirgswegen höchst selten angetroffen werden. Solche Wege (Commercialwege) sind die Zollstraßen von Marschendorf und Groß-Aupa über Klein-Aupa (Grenzbauden), den Schmiedeberger Kamm, nach Schmiedeberg; von Sanct Peter (Spindelmühl) über den Mittelkamm (am Fuße der kleinen Sturmhaube) nach Hayn und Warmbrunn; von Sanct Peter über den Mädlkamm nach Hermsdorf unterm Kynast; von Rochlitz über den Fuß des Reifträgers nach Schreiberhau. Auf diesen Wegen wird der Waarentransport fast ausschließlich durch Böhmische Einwohner bewirkt, welche ihre Ladung mittelst leichter hölzerner Gestelle (Hucken, vulgo »Kracksen«) auf dem Rücken tragen.

Zum Transport des Holzes aus den Wäldern, welcher hauptsächlich im Winter stattfindet, werden die im Gebirge gebräuchlichen Hörnerschlitten benutzt, mittelst deren die Ladung aus den Bergwäldern thalwärts hinab gerutscht wird. Langholz pflegt man auf zwei einzelne Schlittentheile zu laden, so daß der vordere als Drehschemel dient. Die Gebirgsbewohner besitzen in der Handhabung der Hörnerschlitten eine besondere Fertigkeit, so daß ihnen auch auf den abschüssigsten Fährten höchst selten ein Unfall begegnet. Am Vordertheil des Schlittens sitzend, die hohen hörnerartigen Ausläufer der Kufen mit den Händen haltend, lenken sie den Schlitten auf den Krümmungen der Wege durch Abstoßen mit den Füßen nach rechts oder links. Bei mangelnder Vorsicht tritt für den Schlittenlenker allerdings die Gefahr ein, in Folge Ueberstürzens des Schlittens von der Ladung überschlagen zu werden, deshalb befassen sich auch nur kräftige und gewandte Männer mit diesem Geschäft. Zum schnellen Hemmen dient eine vor den Kufen angebrachte Kette, die eintretenden Falls nur fallen gelassen wird, um das Gefährt aus der schnellsten Bewegung innerhalb 20 Schritt Distance anzuhalten. — Aehnliche Hörnerschlitten, jedoch mit einem Sitz versehen, dienen besonders den in der Nähe der Petersbaude, sowie in Klein-Aupa (bei den Grenzbauden) wohnhaften Gebirgsleuten zu Passagierbeförderungen von den genannten Restaurationslocalen nach dem Thale. Es ist dies eine im Flachlande unbekannte Erwerbsquelle, welche aber in schneereichen Wintern reichlich fließt, indem Vergnüglinge in ganzen Gesellschaften aus Nah und Fern, sogar aus den Hauptstädten, besonders Sonntags, das originelle Wintervergnügen einer »Hörnerschlitten-Rutschpartie vom Hochgebirge« suchen.

Im Gegensatz hiervon blüht naturgemäß im Sommer das Geschäft der Touristenführer (Gebirgsführer), von welchen über hundert im Bereiche des Riesengebirges obrigkeitlich concessionirt sind. — Des Weiteren haben die wegen der Landesgrenze bestehenden Waarenzölle und die zahlreichen versteckten Pfade, welche das Gebirgsterrain bietet, von jeher einen — allerdings in Folge der fortgesetzten Tarifermäßigungen sehr verminderten — Schmuggelverkehr geschaffen, dem seine Inhaber jetzt eigentlich nur noch wegen des Reizes der damit verbundenen Schwierigkeiten, oder aus ererbter Neigung fröhnen; denn der Gewinn steht heutzutage nicht mehr im Verhältniß zur Leistung, weil der verbotene Lohn die jetzt niedrige gesetzmäßige Abgabe nicht übersteigen kann und weil wegen Eintritts der Zollfreiheit für ganze Klassen von Producten auch die Gelegenheit zum Schmuggeln immer spärlicher wird. Zur Zeit wird noch aus Oesterreich vornehmlich Wein, nach Oesterreich besonders Kaffee und Tabak »gepascht«. Im vorigen Jahrhundert soll fast die Hälfte der Hochgebirgsbewohner Schmuggelhandel getrieben haben.

Daß das Riesengebirge eine der industriereichsten Gegenden Deutschlands ist, beweist die Mannigfaltigkeit der hier erzeugten Artikel.

Obenan steht die Leinen-Industrie, welche hier schon seit Jahrhunderten die Hauptrolle spielt. Mehr als die Hälfte der Gebirgsbewohnerschaft ist in dieser Branche thätig, sei es als Großhändler (Fabrikant), Detaillist, Weber, Spinner, Spuler, Appreteur, Färber, Bleicher, Fabrikarbeiter oder sonstwie. Seit zwei Decennien hat der fabrikmäßige Betrieb nach und nach einen großen Theil der Handarbeit an sich gezogen, namentlich die Garnspinnerei. Trotzdem aber sind heutzutage im Verhältniß zum Ganzen mehr Menschen für die Leinweberei ꝛc. beschäftigt, als im vorigen Jahrhundert, und auch das eigentliche Weben wird noch in großem Umfange durch Menschenhände betrieben.

Im Bereiche des Riesengebirges befinden sich folgende Fabriken für Leinen-Spinnerei und Weberei:

die Flachsgarn-Maschinen-Spinnerei und Weberei in Erdmannsdorf mit ca.	13,000	Spindeln	und	730	Arbeitern,
die Flachsgarn-Maschinen-Spinnerei in Landeshut mit ca.	7,570	»	»	440	»
die mechanische Weberei in Landeshut mit ca.	—	»	»	350	»
die Werggarn-Spinnerei in Merzdorf mit ca.	3,500	»	»	240	»
die Flachsgarn-Maschinen-Spinnerei von Wichard und Steffan in Liebau mit ca.	14,500	»	»	500	»
die desgl. von Johann Faltis in Liebau mit ca.	5,000	»	»	250	»
die desgl. von demselben in Trautenau mit ca.	24,000	»	»	1,440	»
die desgl. von demselben in Jungbuch bei Trautenau mit ca.	16,000	»	»	960	»
die desgleichen von Haase in Trautenau und in Parschnitz mit ca.	27,000	»	»	1,620	»
die desgleichen von Walzel in Parschnitz mit ca.	12,500	»	»	750	»
die desgleichen von Etrich Söhne in Altstadt mit ca.	12,000	»	»	720	»
die desgleichen von Kluge in Altstadt mit ca.	8,000	»	»	480	»
die Spinnerei von Hönig in Trübenwasser mit ca.	3,500	»	»	210	»
die Spinnerei von Hönig in Schatzlar mit ca.	4,000	»	»	240	»
die Marschendorfer Spinnerei mit ca. . .	4,000	»	»	240	»
die Gabersdorfer Spinnerei mit ca. . . .	6,000	»	»	360	»
die Arnauer Spinnerei mit ca.	4,000	»	»	240	»
die Spinnerei in Langenau bei Arnau mit ca.	3,000	»	»	180	»
die Spinnerei in Proschwitz bei Arnau mit ca.	2,500	»	»	150	»
die Spinnerei von Jerie in Hohenelbe mit ca.	12,000	»	»	720	»
die Spinnerei von Rotter in Hohenelbe mit ca.	20,000	»	»	1,200	»
22 Etablissements mit in Summa....	202,070	Spindeln,		12,020	Arbeitern,

und zwar

6 größere Etablissements Schlesischerseits mit 43,570 Spindeln (und 500 Webstühlen), 2510 Arbeitern,

16 Etablissements Böhmischerseits mit 158,500 Spindeln und 9510 Arbeitern, wobei die vielen anderen außerhalb der Etablissements (in ihren Behausungen) beschäftigten Leute nicht mitgerechnet sind.

Als die bedeutendste von den Schlesischen Fabrikanlagen dieser Branche ist die Erdmannsdorfer Flachsgarn-Maschinen-Spinnerei und mechanische Weberei zu erwähnen, welche seit ihrem Bestehen, 1844, dem Königlichen Seehandlungs-Institut gehörig, 1872 für 950,000 Thaler verkauft wurde und sich jetzt im Besitz einer Actiengesellschaft befindet. Der Fabrikcomplex nimmt einen Raum ein, der dem eines Städtchens nicht nachsteht. Außer den Webstühlen und Spinnereien werden die verschiedensten Handwerksstätten mit großen 500 Pferdekräfte starken Dampfmaschinen betrieben. Circa 550 Arbeiter (darunter 423 weibliche) sind in den Fabriksälen und über 900 in den zugehörigen technischen Anstalten: Bleicherei, Appretur, Handwerksstätten, und endlich etwa 2200 Weber mit ihren Gehülfen außerhalb des Etablissements in den Gebirgsdörfern beschäftigt.

Es wurden in einem Jahre 29,975 Centner Flachs und Werg zu 26,000 Schock diverser Garne versponnen und 80,000 Stück Leinen verschiedener Gattung im Gewichte von 12,000 Centnern gewebt. Ein Fabrikarbeiter verdient bei der Spinnerei 2 bis 5, bei der Weberei 1½ bis 4 Thaler pro Woche bei sechsmal zwölfstündiger Arbeit. In ähnlichen Grenzen bewegen sich die Verhältnisse der übrigen oben aufgeführten Fabriken. Es treten denselben aber noch hinzu die Fabrikationsgeschäfte der Gebr. Methner in Landeshut (hauptsächlich Weber in den Dörfern — etwa 1400 — im eignen Etablissement aber ca. 100 in der Bleicherei, Appretur- 2c. Anstalt beschäftigend), ferner die zahlreichen Fabrikanten mittleren und geringeren Geschäftsumfanges in den verschiedenen Gebirgsstädten und Dörfern mit ihren vielfachen theils mit Dampf-, theils mit Wasserkraft betriebenen Anstalten. Fast in jedem Hause der Gebirgs-Ortschaften findet man Webstühle in Thätigkeit, entweder permanent, oder doch den größten Theil des Jahres, soweit landwirthschaftliche oder andere Geschäfte nicht etwa ein Pausiren bedingen. Es nehmen aber gewöhnlich die meisten Familienmitglieder an den Webe- und deren Hülfsarbeiten Theil. Denn während das eine den Webstuhl treibt, haben andere mit Spulen, Schlichten 2c. zu thun. — Außer rein leinenen Waaren werden noch halbleinene, baumwollene, Damast-, Schachwitz- und andere Gewebe gefertigt. In allem diesem sind im ganzen Riesengebirgsgebiet gewiß an 60,000 Menschen thätig und 202,000 Spindeln für die Spinnerei und einige tausend Webstühle im Betriebe.*)

Durch Tuchmacherei ist die Textil-Industrie fast gar nicht im Riesengebirge vertreten. Dagegen finden wir in Schmiedeberg einige Bandfabriken und zwei Briefbeutelfabriken, welche letztere auf etwa 30 Webstühlen fast sämmtliche Ober-Postdirections-Bezirke Norddeutschlands mit Briefbeuteln, Kurssäcken 2c. versorgen und auch für Private Säcke (ohne Naht) fabriciren. Ferner existiren an diesem Orte Teppich-, Plüsch- und Chenille-Fabriken und Seidenwebereien. Renommirt ist von diesen die Gevers- und Schmidt'sche Teppichfabrik, in welcher producirt werden: Türkische- und Smyrna-Teppiche, gewöhnliche Teppiche und Läufer und

*) Wenn die Angabe in Meyers Handlexicon (Ausgabe 1872) richtig ist, wonach in Deutschland 250,000 Spindeln für Flachsgarn-Maschinen-Spinnerei im Betriebe sein sollen, so hätte das Riesengebirge allein einen großen Theil hiervon aufzuweisen; zu geschweigen der übrigen Sudetendistrikte, wo dieser Industriezweig ebenso florirt.

Deckenstoffe. Es wurden bei Beschäftigung von etwa 400 Arbeitern in einem Jahre verfertigt: 2130 Teppiche bis zur Größe von 40′ Länge und 30′ Breite; 4211 Stück Deckenstoffe von 40 bis 66⅔ Meter Länge und 50 bis 133⅓ Centimeter Breite und dazu 3160 Centner Jute-, Haar- und Leinen-Garne, sowie 200 Centner Wolle verbraucht. Die Waaren werden außer in Deutschland nach Rußland, Belgien, den Niederlanden, England, Amerika verkauft und wurden vor dem letzten Kriege auch nach Frankreich abgesetzt. — Die Plüsch- und Chenillefabrik (Weigert u. Comp.) daselbst exportirt meist nach Amerika und der Werth der in einem Jahre fabricirten Stoffe erreichte den Betrag von 200,000 Thlr.

In früheren Jahren blühte in Hirschberg die in älteren Zeiten dort eingeführte Schleierweberei. Dieselbe ist aber eingegangen und wird jetzt nur noch an einigen Orten Böhmens betrieben. Dagegen sind in genannter Stadt drei Fabriken von Brüsseler Spitzen und eine Kammgarn-Spinnerei im Betriebe.

Von anderen Gewerbszweigen verdient die Papierfabrikation und die ihr dienende Produktion von Holzstoff zu Papiermasse hervorgehoben zu werden. Fabriken letzterer Art giebt es in den meisten Orten, welche genügende Wasserkräfte zur Verfügung haben, besonders im Hirschberg-Warmbrunner Thale (Petersdorf, Hermsdorf, Giersdorf, Arnsdorf u. s. w.); die größte derartige entsteht jetzt am sogenannten »Welt-Ende« bei Hirschberg. Die Richtersche Papierfabrik in Arnsdorf producirt täglich 70 Centner Papier, pro Jahr 15,000 Ballen.

Auf der Schlesischen Gebirgsseite wird ferner die Holzwaaren-Fabrikation lebhaft betrieben. Außer zahlreichen in den Gebirgsdörfern wohnenden und auf eigene Hand thätigen Schnitzlern ist die Fabrik von Herzig in Agnetendorf eine Haupt-Productionsstelle von allerlei nothwendigen, nützlichen und Luxus-Artikeln und Spielwaaren; z. B. Schachteln in allen Größen und Formen (das Schock für 1½ Sgr. bis das Stück 8 Sgr.), Gewürzbüchsen, Gewürzspinden, Butterformen, Pressen zu allerlei Zwecken, diversen Kästchen, allen erdenklichen Küchen-, Haus-, Näh- und Toiletten-Gegenständen, Rauch-Requisiten in hunderterlei Art, Etagèren, Metermaaßen, Schreib- und Schul-Utensilien und großen Mengen anderer Gegenstände von Holz. Eine eigene Sägemühle ist in fortwährender Bewegung und 200 bis 300 Menschen werden theils im Etablissement, theils in ihren Behausungen Sommer und Winter beschäftigt. Allerlei Holzarten, theils aus dem Gebirge, namentlich das Knieholz, theils fremde Hölzer fast aller existirenden Gattungen werden hier verarbeitet.

Auch das Maschinenbauwesen ist in den Districten des Riesengebirges vertreten. Hirschberg besitzt eine bedeutende Maschinenbauanstalt (Starke u. Hoffmann), deren Verbrauch z. B. 1872: 6817 Centner Roheisen, 3250 Centner Walzeisen, 6930 Centner Kohlen, 880 Centner Torf, 4430 Centner Coaks ꝛc. betrug. 170 Arbeiter finden in derselben Beschäftigung. Außer verschiedenen Dampfkesseln, Wassermotoren, Brücken, Fabrik-Einrichtungen sind in genanntem Jahre 14 Dampfmaschinen (von 2 bis 50 Pferdekraft) theils gebaut, theils in Arbeit gewesen. Sonst befinden sich noch Maschinenbauanstalten in Warmbrunn und in Landeshut.

Verschiedene andere Fabrikationszweige finden wir, z. B. in Schmiedeberg eine Fabrik von Porzellan-Knöpfen und Nägeln der Gebr. Pohl mit circa 100 Arbeitern. (Production pro Woche 18 bis 20 Centner Waare, welche in Deutschland und bis nach den Niederlanden abgesetzt wird.) Ferner daselbst eine renommirte Fabrik eingelegter Früchte, welche jährlich bis 150 Centner dergleichen versendet; eine Mineralwasserfabrik ꝛc. Auch die Fruchtsäfte-Fabrikation ist im Gebirge ziemlich verbreitet. Die

Häuslersche Fabrik hat zur Obstweinpressung im Jahre 1872 5000 Scheffel Aepfel verbraucht und außerdem Champagner von Grünberger Trauben imitirt, wovon in genanntem Jahre 4000 Flaschen abgesetzt worden sind. Bei Hirschberg ist endlich noch der Sichtingschen umfangreichen Mineralwasser-Fabrik und der im benachbarten Cunnersdorf belegenen Fabrik für chemisch-technisch-pharmazeutische Präparate (v. Lukas), sowie ebendaselbst einer Portland-Cement- und Maschinen-Ziegelfabrik zu gedenken. Im Uebrigen sind aufzuzählen: in Petersdorf eine Fabrik für vergoldete oder Bronce-, sowie Spiegel- und Kristall-Waaren; in Hirschberg bei Warmbrunn eine Zinnwaaren-Fabrik; in Hermsdorf unterm Kynast eine Zünd-Requisiten-Fabrik und sonst im schlesischen Bereiche des Riesengebirges 5 Thonwaaren-Fabriken, 1 Cartonnagen-Fabrik, 1 Zinnober- und Siegellack-Fabrik, 1 Porzellan-Fabrik, 3 Bautischlereien und Möbel-Fabriken, 4 Leimsiedereien, 25 Destillationen und Essig-Fabriken, etwa 30 Brauereien (darunter 2 Dampfbrauereien), 8 Apotheken, circa 80 Mehl-, 30 Säge- und 10 Lohmühlen, 10 Käsereien; in neuerer Zeit endlich ist in Landeshut noch eine hauptsächlich für den Export nach Amerika arbeitende umfangreiche Damen- und Kinderschuh- und Stiefel-Fabrik etablirt worden.

Von Jahr zu Jahr werden nicht nur die vorhandenen Erwerbsquellen des Riesengebirges möglichst nutzbar gemacht, sondern auch neue Erwerbszweige geschaffen und die eigenthümlichen Producte der Gebirgsgegend verständig verwerthet, so daß die Industrie des Riesengebirges einen ehrenvollen Platz in der Volkswirthschaft Deutschlands einnimmt.

---

34. Die Bevölkerung der Erde.

Von E. Behm und Dr. H. Wagener.*)

Nach dem Vorworte des im Jahre 1872 erschienenen I. Heftes beabsichtigen die Verfasser des obigen Werks, für alle Theile der bewohnten Erde alljährlich die Ergebnisse der neuesten statistischen Ermittelungen über Flächeninhalt und Bevölkerung zusammenzustellen und in Ergänzungsheften zu Petermanns geographischen Mittheilungen (Gotha bei Justus Perthes) zu veröffentlichen. Dies ebenso dankenswerthe wie schwierige Unternehmen erhält in dem gegenwärtig vorliegenden, im Februar 1874 ausgegebenen, mit zwei Karten ausgestatteten II. Hefte seine Fortsetzung. Gründlichkeit in der Behandlung des Gegenstandes, Sorgfalt und Ausdauer in der Ausführung zeichnen das Werk aus, weshalb aus dem Inhalte desselben einige Mittheilungen hier wiedergegeben werden.

Der Flächeninhalt der fünf Welttheile wird auf 2,448,347 geographische Quadratmeilen angegeben. Läßt sich die Größe der Ländermasse wegen der vielfach entgegenstehenden Schwierigkeiten auch mit Zuverlässigkeit nicht feststellen, so bildet jene Ziffer doch das Ergebniß der neuesten Untersuchungen, bei denen dreifache Quellen benutzt worden sind: die amtlichen Mittheilungen der einzelnen Staaten, die Urtheile bewährter Forscher über die von ihnen aufgesuchten Länder und endlich eigene planimetrische Messungen. Es ist der Flächenraum zwar der meisten Länder in Europa

---

*) Ergänzungsheft Nr. 35 zu Dr. A. Petermanns Mittheilungen aus Justus Perthes geogr. Anstalt. Gotha.

mit einer der Wahrheit sich nähernden Genauigkeit amtlich vermessen worden, allein es bleiben noch die anderen Erdtheile mit zahlreichen großen und kleinen Inselgruppen übrig, für deren Raumberechnung es an ausreichenden Unterlagen noch fehlt. In solchen Fällen muß zur planimetrischen Arealbestimmung übergegangen werden, wobei die bewunderswürdigen Fortschritte in der kartographischen Darstellung zur Geltung gelangen. In dem vorerwähnten Werke finden sich in den systematischen Uebersichten über Areal und Einwohner der einzelnen Länder und Inseln die Zahlenangaben durch umfassende Anmerkungen begründet, so daß nahezu jede Zahl von dem Nachweise ihres Ursprungs begleitet ist.

Die Frage nach der Anzahl der Bewohner der Erde ist wegen des lebhafteren Interesses des Menschen, die Zahl seiner Mitmenschen kennen zu lernen, weit häufiger und frühzeitiger, als die Feststellung des Größenverhältnisses von Land und Wasser, Gegenstand der Untersuchung gewesen. Man erfährt jene Zahl durch wirkliche Zählungen, die aber nicht überall ausführbar sind, oder durch Berechnung der Menge der Gebornen und der Gestorbenen, die man aber nicht allenthalben weiß, oder endlich durch andere Schätzungen, die jedoch noch unsicherer sind.

Die Aufgabe, die Zahl der Erdbewohner zu berechnen, kann beinahe mit der verglichen werden: eine Arten-Statistik des Pflanzen- und des Thierreichs herzustellen. So sehr gehen auch auf diesem Gebiete die Ansichten der Forscher auseinander.*)

Die Zahl derjenigen, welche einen selbstständigen Versuch zur Bestimmung der Bevölkerung der Erde gemacht haben, ist nur gering. Hierher dürfen natürlich die allgemeinen Schätzungen nicht gerechnet werden, welche von einigen, wenn auch gelehrten Männern, lediglich auf Grund ihrer individuellen Anschauungen ohne selbstständige Forschungen gemacht worden sind. Voltaire (1753) stellte 1600 Millionen, als die obere Grenze der wahrscheinlichen Zahl der Erdbewohner den 4000 Millionen Menschen gegenüber, welche die Verfasser der Universal history of the world (1737) annahmen. Diese Zahlen mögen in der Weise ermittelt worden sein, daß die Verfasser den bewohnten Theil der Erde schätzten und demnächst mit der Volksdichtigkeitszahl multiplicirten, welche sie aus ihrer nächsten Umgebung entnahmen. Es liegt indessen auf der Hand, daß es zu den auffallendsten Unrichtigkeiten führen muß, wenn man die Dichtigkeitsverhältnisse Europäischer Länder auf die ganze Erde überträgt. Diese Methode ist neuerdings durch eine mehr rationelle ersetzt worden. Seit 200 Jahren sind mehrere Gelehrte ernstlich bestrebt gewesen, die Bevölkerungsstärke der Erde durch Ermittelung der Einwohnerzahl für die einzelnen Länder einer wissenschaftlichen Erörterung zu unterziehen. Hierbei gelangten die Nachstehenden zu folgenden Ergebnissen über die Zahl der Erdbewohner:

Riccioli	im Jahre	1672	schätzte	sie	auf	1000	Millionen,
Isaak Vossius ..	»	1685	»	»	»	500	»
J. P. Süßmilch	»	1761	»	»	»	1000	»
Volney	»	1804	»	»	»	437	»
Malte-Brun ...	»	1810	»	»	»	640	»
A. Balbi	»	1816	»	»	»	704	»
G. Hassel	»	1828	»	»	»	850	»

*) Seit Linné († 1778) eine große Menge Schüler bildete, vermehrten sich die botanischen Reisen und durch sie die Kenntniß der über die Erde verbreiteten Pflanzenwelt. Wenn Griechen und Römer 1500 Species kannten, so gab Humboldt schon 1830 die Zahl der bekannten Species auf ca. 56,000 an. Carl von Raumers Erdbeschreibung. Erlangen 1835.

J. Bergius ...	im Jahre	1828	schätzte	sie	auf	893	Millionen,
v. Roon	„	1840	„	„	„	864	„
H. Berghaus ..	„	1843	„	„	„	1272	„
Dieterici	„	1859	„	„	„	1288	„
E. Behm	„	1870	„	„	„	1359	„
Behm u. Wagner	„	1872	„	„	„	1377	„
Behm u. Wagner	„	1873	„	„	„	1391	„

Mit der Zunahme der Fortschritte in den geographischen Kenntnissen modificirten sich die Zahlenangaben. Während die Zahl der Erdbewohner im siebenzehnten Jahrhundert auf 1000 Millionen geschätzt wird, fällt dieselbe zu Anfang des neunzehnten Jahrhunderts um 400 bis 600 Millionen. Cook wirkte berichtigend in Bezug auf die Anschauungen, welche über Australien vorwalteten. A. v. Humboldt, aus Amerika zurückgekehrt, veröffentlichte das Ergebniß seiner Erfahrungen über diesen Erdtheil. Es sank in Folge dessen die Zahl von 150 bis 200 Millionen Menschen, welche in Australien und in Amerika wohnen sollten, sofort zu 40 Millionen herab. Vor Allem mußte noch Afrika von seiner früher vermutheten Bevölkerungszahl hergeben, wozu wohl der erschütternde Eindruck beigetragen haben mag, den die lebhaften Schilderungen des verheerenden Sklavenhandels hervorriefen. Nicht minder gingen die Anschauungen über die Bevölkerung Asiens gegen früher weit auseinander. Während gegen Ende des 17. Jahrhunderts Riccioli, Süßmilch, Black für Asien 500 Millionen annahmen, wird zu Anfang des 19. Jahrhunderts die Bevölkerung auf nur 240 Millionen geschätzt, gewiß ohne zureichende Begründung. Daher giebt von Roon dieselbe nach einer einsichtsvolleren Beurtheilung in seinen vortrefflich dargestellten Grundzügen der Erd-, Völker- und Staatenkunde (Berlin 1840) auch bereits auf 454 Millionen an. Gegenwärtig werden für Asien 798 Millionen berechnet. Vorzugsweise fällt hierbei ins Gewicht der zu Anfang dieses Jahrhunderts angezweifelte, inzwischen aber wieder anerkannte Volksreichthum von China. Die Bewohner dieses größten Reichs der Erde werden von den Verfassern auf nicht weniger als 425 Millionen berechnet. Diese Zahl beträgt fast den dritten Theil aller Menschen auf der ganzen Erde, und 125 Millionen mehr, als die Bewohner von Europa, obgleich dieser Welttheil nur 8000 geographische Quadratmeilen kleiner ist, als China. Es kommen in dem eigentlichen China 5540 Bewohner,*) in dem ganzen Chinesischen Reiche mit seinen Nebenländern 2275, dagegen in Europa nur 1680 Bewohner auf eine geographische Quadratmeile.

Die Zahl der Menschen auf der ganzen Erde wird von Behm und Wagner zu 1391 Millionen nachgewiesen. Bei Aufstellung der diesen Nachweis führenden Uebersichten ist der neueste Status der wirklichen Zählungen unter Zurückgehen auf die Originalwerke zum Grunde gelegt worden. Solche Zählungen umfassen aber kaum den vierten Theil des Menschengeschlechts. Hinsichtlich der übrigen drei Viertheile

*) Der Volksreichthum Chinas muß ein enorm großer sein. Das Menschenleben scheint dort mehr, als irgendwo, an seinem Werth eingebüßt zu haben (Kulihandel). In keinem Lande findet das Aussetzen von Kindern so zahlreich statt, wie dort. In Hongkong, einer unter der Herrschaft der Engländer stehenden Insel an der Küste Chinas mit einem Flächeninhalte von 1,5 geographischen Quadratmeilen und 121,985 Bewohnern, d. h. 81,323 auf einer geographischen Quadratmeile, besteht ein von Berlin aus geleitetes Findelhaus mit der Bestimmung, Chinesenmädchen aufzunehmen, welche von ihren Eltern ausgesetzt, d. h. an das Ufer des Meeres oder eines Flusses oder in den Wald geworfen werden, damit sie umkommen.

ist man auf bloße Schätzungen angewiesen, deren Wahrscheinlichkeit in jedem einzelnen Falle einer sorgfältigen Prüfung unterliegt, bevor die Verwerthung des Materials erfolgt. Gleichwohl wird die Zahl, welche die Summe der Menschen darstellt, noch um viele Millionen von der Wirklichkeit abweichen. Denn welche Unsicherheiten in dieser Beziehung bestehen, davon bieten die Angaben über viele Länder auffallende Beispiele. Britisch Indien im Jahre 1861 zu 135½ Millionen angenommen, soll nach den Resultaten der Ermittelungen von 1869 bis 1871 mehr als 190 Millionen Bewohner haben. Die Einwohnerzahl des Chanates Chiwa wird von den Einen zu 2½ Millionen, von Anderen zu 340,000 geschätzt. Die Angabe der Bevölkerung Tibets schwankt zwischen 11 und 3½ Millionen. Der Ermittelung der thatsächlichen Verhältnisse in bestimmten Zahlen stellen die Natur in den klimatischen Extremen, der Mensch in seiner Lebensweise in vielen Gegenden der Erde unüberwindliche Hindernisse entgegen. Denn wer kann die Millionen von Nomaden zählen? Wer will es unternehmen, die Bewohner der Polarländer, die Piraten, die Angehörigen der Räuberstämme, überhaupt die Bewohner der Gebiete ohne staatliche Organisation der Zahl nach auch nur annähernd festzustellen? Die Berichte der neueren vielseitig gebildeten Reisenden, die, dem Drange ihres Forschungsgeistes folgend, ihr Leben einsetzten, um die noch unbekannten Länder im Innern der fremden Welttheile zu erkunden, bieten zwar einigen Anhalt für bessere Schätzungen, allein auch ihre Angaben entbehren doch in vielen Fällen noch sicherer Grundlage. Mehr verdankt man in dieser Beziehung der Thätigkeit der Missionäre, die durch ihren ständigen und langjährigen Aufenthalt in den entlegensten Gegenden am ehesten im Stande sind, zuverlässiges statistisches Material zu gewähren. Daher wird auch von Behm und Wagner zur Begründung von Angaben in zahlreichen Fällen auf werthvolle Werke, auf Berichte und Briefe der Missionäre, sowie auf Missions-Zeitschriften, als verläßliche Quellen, Bezug genommen. Die bloßen Zahlen aber gewähren noch kein anschauliches Bild von der Vertheilung der Bevölkerung. Man hat daher schon öfters versucht, die Dichtigkeit der Bevölkerung einzelner Länder außer in Zahlen auch in anderer Weise sinnlich zu veranschaulichen. Seltener dagegen sind bildliche Darstellungen der Vertheilung der Menschen über die ganze Erde. Durch die bereits oben erwähnten beiden Karten — eine kleine Weltkarte über die Vertheilung der Menschen über die Erde und eine Uebersichtskarte über die Dichtigkeit der Bevölkerung von Europa — haben die Verfasser versucht, das von ihnen zusammengestellte Zahlenmaterial in einem Gesammtbilde wiederzugeben. Die Bevölkerungsdichtigkeit wird in diesen Karten, wenn auch in kleinem Maßstabe, durch Anwendung von zwölf verschiedenen Farbentönen deutlich veranschaulicht. Die Städte mit mehr als 50,000 Einwohnern sind durch besondere Merkmale kenntlich gemacht. Diesen Darstellungen liegen 3600 Dichtigkeitsberechnungen zum Grunde, wovon 2500 allein auf Europa entfallen. Die übersichtlichen Kartenbilder führen bei näherer Betrachtung zu der Ueberzeugung, daß die Erde für kommende Geschlechter noch Raum genug darbietet, selbst wenn die Menschenzahl sich verdoppeln sollte. Es leben beinahe drei Viertheile aller Menschen, nämlich 946 Millionen, in Europa, Indien und China, d. i. auf einem Flächenraume, der noch nicht den siebenten Theil des Festlandes der Erde ausmacht. Für die übrigen Sechssiebentel der Erdoberfläche bleiben ca. 445 Millionen Menschen, oder 210 auf der Quadratmeile.

Die Untersuchung über die Dichtigkeit der Bevölkerung auf den einzelnen Erdtheilen ergiebt, daß nur etwa ein Procent der gesammten Landoberfläche mit einer Bevölkerung von 8000 oder mehr Seelen auf einer Quadratmeile — dichteste Zone

— vorhanden ist, während 92½ Procent mit weniger als 2000 Seelen auf einer Quadratmeile — dünnste Zone — und nur etwas über 6 Procent mit einer mittleren Volksdichtigkeit von 2000 bis 8000 Seelen auf einer Quadratmeile existiren. Es leben 28½ Procent aller Menschen in der dichtesten Zone, darunter 69½ Millionen in Städten mit 50,000 oder mehr Einwohnern, 37½ Procent in der mittleren und 34 Procent in der am dünnsten bevölkerten Zone.

Unter den Ländern Europas steht nach Maßgabe des Grades ihres Dichtigkeitsverhältnisses Belgien mit einer Durchschnittszahl von 9511 Seelen in erster Linie, Island dagegen mit durchschnittlich nur 37 Seelen auf einer Quadratmeile in letzter Reihe.

Es entfallen auf die Quadratmeile in Europa durchschnittlich 1683, in Deutschland 4182, in den Vereinigten Staaten von Amerika nur 230 Seelen. Welche Verschiedenheit in der Volksdichtigkeit! Das Wachsthum der Bevölkerung geht in den einzelnen Ländern nach einem ähnlich ungleichen Verhältnisse vor sich. So betrug beispielsweise der durchschnittlich jährliche Zuwachs

in den Vereinigten Staaten von Amerika.....	(1860—1870)	2,060 pCt.
im Königreich Sachsen..................	(1834—1871)	1,280 »
in Preußen (alte Provinzen).............	(1822—1871)	1,130 »
in Süddeutschland	(1834—1871)	0,403 »
in Hannover............................	(1845—1871)	0,390 »
in Frankreich	(1821—1872)	0,379 »

Es vermehrt sich hiernach die Bevölkerung in Preußen dreimal so schnell, als in Frankreich, in den Vereinigten Staaten von Amerika aber fast doppelt so rasch, als in Preußen, im Königreich Sachsen dreimal schneller als in Süddeutschland und noch mehr bleibt Hannover zurück. Wird angenommen, der Zuwachs ginge in derselben Weise bis zum Jahre 2000 fort, so würde unter Anwendung der obigen Procentsätze das Verhältniß der Bewohnerzahl der oben genannten Staaten für jenes ferne Jahr wie folgt sich gestalten:

	gegenwärtig Bewohner.	im Jahre 2000 Bewohner.
Frankreich 1872	36 Million.	59 Million.
Vereinigte Staaten von Amerika 1870	35½ »	546 »
Preußen (alte Provinzen) 1871	20 »	84 »
Süddeutschland 1871	9 »	15 »
Sachsen 1871	2½ »	13 »
Hannover 1871	2 »	3 »
Europa	300 »	1038 »

Durch diese Berechnung soll nicht dargethan werden, wie stark die Bevölkerung der vorangeführten Staaten im Jahre 2000 sein wird, — denn eine Volkszählung zu jener Zeit wird ein ganz anderes Ergebniß liefern; — sie soll vielmehr die thatsächlich bestehende Verschiedenheit im Wachsthum der Bevölkerung nach ihrer Wirkung deutlicher ersichtlich machen. Aus obiger Aufstellung ersieht man, wie die Vereinigten Staaten auf dem Wege sind, sich zu den mehr bevölkerten Staaten emporzuschwingen, wie dagegen Frankreich zurückzubleiben scheint.

Die Ursachen der Volksdichtigkeit sind nicht überall gleich erkennbar. Nicht auf ungünstige natürliche Lage läßt sich der geringere Bevölkerungsgrad eines Landes

zurückführen, denn dann müßten in Europa die am günstigsten ausgestatteten Länder des gemäßigten Himmelstriches, wie Griechenland, Italien und Spanien, zu den bevölkertesten gehören. Wie wenig dies aber den thatsächlichen Verhältnissen entspricht, geht aus der vorhandenen Einwohnerzahl dieser Länder hervor. Spanien zum Beispiel hatte in seinen Provinzen schon zu Cäsars Zeit (50 v. Chr.) eine Bevölkerung von 40 Millionen*), zählt aber gegenwärtig nur $16\frac{1}{2}$ Millionen Einwohner. Unter den Ursachen von Griechenlands Größe in seiner schönsten Zeit wird seine Lage und natürliche Beschaffenheit mit Recht als die vorzüglichste hervorgehoben. Aber weder die Gunst der Natur, noch seine Höhe der Bildung in Wissenschaft und Kunst konnten es vor seinem Verfall und der damit im Zusammenhange stehenden Bevölkerungsabnahme bewahren. Aehnlich verhält es sich mit Italien, das sich, wie nicht leicht ein anderes Land, eines fruchtbaren Bodens, günstiger klimatischer Verhältnisse und der Nähe des überall das Land umschließenden Meeres zu erfreuen hat, erst in neuerer Zeit aber in der Bevölkerungszahl Fortschritte macht.

Die Zunahme und Abnahme der Bevölkerung wird durch Umstände sehr verschiedener Art bedingt. Von bestimmendem Einfluß erweisen sich unter anderen: Nahrungsverhältnisse, Eigenthümlichkeiten der Volksstämme, historische Vorgänge, Naturereignisse, Epidemieen, Wanderungen.

Wo der Boden nur eine geringe Ausbeute verspricht und die Bebauung desselben einen verhältnißmäßig bedeutenden Kraftaufwand erheischt, wie in den wasserarmen Steppenflächen, da vermag nur eine spärliche Bevölkerung zu bestehen. Wandernde Volksstämme gelangen selten zu einer erheblichen Stärke. Wo Erdbeben und Ueberschwemmungen wiederkehren, da müssen sich die Ansiedelungen zurückziehen. Der Mississipi überfluthet bei seinen Ueberschwemmungen Tausende von Quadratmeilen (jüngst 14,000 Englische Quadratmeilen). Was die Wanderungen betrifft, so lehrt die Bevölkerungsgeschichte Nordamerikas, wie diesem Lande ein großer Theil seiner Bevölkerung durch Einwanderung zugeführt worden ist. Der Director des statistischen Büreaus in Washington, Dr. Yanny, hat einen speciellen Bericht über die Einwanderung in die Vereinigten Staaten erstattet, worin er die 7,803,865 Personen, die von 1776 bis 1870 sich dort niedergelassen haben, nach Zeitperioden und Heimathsländern unterschieden, nachweist. Ebenso weiß man, in welcher Zahl und aus welchen Ländern die Einwanderer nach Australien kamen und die öden Steppen des Innern nach und nach mit Ansiedelungspunkten überzogen.

In seinen Begleitworten zu den oben erwähnten beiden Karten spricht sich E. Behm an einer Stelle wie folgt aus: »Der auf den ersten Blick anscheinend wenig besagende Zahlenausdruck für die Volksdichtigkeit zeigt sich bei näherer Prüfung als das Product vieler, tief in das Wohl der Menschen eingreifender Vorgänge und Zustände, als ein fein fühlender Thermometer für Veränderungen in den socialen Verhältnissen eines Volkes, und die Volksdichtigkeit ist daher ein Thema von außerordentlicher Fülle«. Die ausführlichste Behandlung dürfte dieses Thema in der Geschichte der Völker erhalten. Diese lehrt auf allen ihren Blättern, daß die Völker in ihrem Bestande nur dann erhalten, in ihrem Wachsthum nur dann gefördert werden, wenn sie die sittliche Kraft besitzen, vermöge deren sie die ihrer Wohlfahrt widerstrebenden Elemente in sich und außer sich zu beherrschen im Stande sind. Diese sittliche Kraft bezeichnet Carl von Raumer als Frucht der Religion, ein Ausspruch,

*) Merlecker, Länder- und Völkerkunde. Darmstadt 1843.

dessen Richtigkeit in der Geschichte der ältesten Völker wie in der Geschichte der neuesten Zeit sich bestätigt findet.

II. Kleine Mittheilungen.

Der Stadtpostverkehr in Berlin ist innerhalb der letzten 10 Jahre um das Vierfache gestiegen, obwohl die Einwohnerzahl in demselben Zeitraum sich nur um ungefähr ein Drittel vermehrt hat; Berlin zählte im Jahre 1864: 632,749 und im Jahre 1873 ca. 900,000 Einwohner. Die ungemeine Steigerung des Stadtpostverkehrs erklärt sich aus dem allgemeinen Aufschwung für Handel und Industrie nach drei glücklich beendeten Kriegen, sowie daraus, daß die Stadt räumlich sich weit ausgedehnt hat, der persönliche Verkehr daher weit schwieriger geworden ist. Außerdem sind die vielen Verkehrserleichterungen (Einführung der Postkarten und Bücherbestellzettel, Vermehrung der Distributionen und Briefkasten, Beschleunigung der Bestellungen u. s. w.) von wesentlichem Einfluß auf die Zunahme der Stadt-Briefpostsendungen gewesen. Die nachstehende Tabelle erläutert, wie dieser Verkehr in den letzten Jahren sich gehoben und welches finanzielle Ergebniß die Local-Bestellungsanstalt, mit Ausschluß der Packetbestellung, gehabt hat.

Jahr.	Stückzahl der Stadtpost-sendungen.	Bestellgebühren für Sendungen aus dem Orte nach dem Orte.			Bestellgebühren für Sendungen von weiterher nach dem Orte und Lande.			Summe der Einnahme.			Summe der Ausgabe.		
		Thlr.	Gr.	₰	Thlr.	Gr.	₰	Thlr.	Gr.	₰	Thlr.	Gr.	₰
1864	5,379,970	116,762	16	4	27,769	9	9	144,531	26	1	189,406	14	6
1865	6,048,920	133,608	5	2	8,211	18	8*)	141,819	23	10	216,425	24	5
1866	6,468,302	139,169	27	1	10,812	2	9	150,081	29	10	227,134	4	—
1867	7,502,451	160,924	22	—	12,545	19	6	173,570	11	6	249,097	6	3
1868	8,692,927	196,507	20	9	10,410	10	—	206,918	—	9	264,357	12	9
1869	10,755,996	262,976	15	2	10,864	12	—	273,840	27	2	272,606	20	3
1870	10,259,870	289,638	1	6	12,102	7	6	301,740	9	—	275,873	27	6
1871	10,546,078	295,843	20	—	15,040	20	—	310,884	10	—	284,090	27	6
1872	14,649,508	398,026	24	2	16,581	4	—	414,607	28	2	353,295	23	6
1873	19,128,862	497,863	12	6	33,705	22	10	531,569	5	4	509,706	4	3

König Karl-Stiftung für die Angehörigen der Württembergischen Postverwaltung. Nach einer im Amtsblatt Nr. 70 der Württembergischen Verkehrsanstalten enthaltenen Bekanntmachung ist aus dem Antheil Württembergs an den Ueberschüssen aus der Verwaltung der Französischen Landespost durch die Deutsche Reichspostverwaltung während des Krieges gegen Frankreich unter Zustimmung der legislativen Factoren eine Stiftung gegründet worden, welche die Be-

*) Die Mindereinnahme erklärt sich dadurch, daß das Bestellgeld von ½ Sgr. für gewöhnliche Briefe von weiterher nach dem Orte der Postanstalt mit dem 1. Juli 1864 weggefallen ist.

stimmung hat, die Wohlfahrt der Angehörigen der Württembergischen Postverwaltung zu fördern, insbesondere den Beamten dieser Verwaltung und ihren Hinterbliebenen Unterstützungen zu gewähren. Die Stiftung führt den Namen »König Karl-Stiftung für die Angehörigen der Württembergischen Postverwaltung« und besitzt zur Zeit ein Capital von 13,416 Fl. 40 Kr. Die Statuten derselben schließen sich, abgesehen von einigen, durch besondere Verhältnisse gebotenen Modificationen, den Bestimmungen des Statuts der »Kaiser Wilhelm-Stiftung für die Angehörigen der Deutschen Reichs-Postverwaltung« an.

Bestrafung eines Postdiebes. Das Königlich Sächsische Bezirksgericht in Leipzig hat den Postanwärter N. in N. durch Erkenntniß vom 7. Februar d. J. wegen Diebstahls eines Werthpacketes, wegen mehrfacher Unterschlagungen, sowie wegen Eröffnung und Unterdrückung von Postsendungen zu einer Gefängnißstrafe von 6 Jahren verurtheilt, ihm auch die bürgerlichen Ehrenrechte auf die Dauer von 3 Jahren aberkannt. Dieses Erkenntniß ist durch das Königlich Sächsische Ober-Appellationsgericht zu Dresden bestätigt worden.

Die Erbauung schmalspuriger Eisenbahnen hat in Nordamerika bereits beträchtliche Fortschritte gemacht. Nach den Berichten Mr. Nevin's sind in den verschiedenen Staaten der Union und in Canada gegenwärtig 1427 Engl. Meilen schmalspuriger Eisenbahnen im Betriebe. Andere derartige Bahnen in der Länge von 4540 Engl. Meilen sollen neu projectirt sein; von letzteren befinden sich ziemlich bedeutende Strecken bereits im Bau. Alle diese Eisenbahnen haben, mit ganz geringen Ausnahmen, 3 Fuß Spurweite, welches Maaß fortan als das normale für schmalspurige Bahnen in der Union ꝛc. gelten soll.

Die Einnahmen der schmalspurigen Bahnen in Amerika sind bisher befriedigende gewesen. Der Nettogewinn betrug im Durchschnitt 34—50 pCt. der Gesammteinnahme. Die Arkansas-Centralbahn (64 Meilen Engl. lang) erzielte in dem Jahre Juli 1872/73 einen Reingewinn von 2000 Dollars pro Meile und Jahr. Diese Ergebnisse verdienen um so mehr Beachtung, als sie in derjenigen Periode erreicht sind, in welcher andere Eisenbahnen von normaler Spurweite in ihren Einnahmen zurückgingen. Wird erwogen, daß viele Eisenbahnen in neuerer Zeit keine ausreichende Verzinsung des Anlagekapitals aufbringen, so kann man nicht umhin, die Erörterung anzuregen, ob im Hinblick auf die in Amerika erzielten Resultate nicht auch in Europa mehr, als bisher geschehen, auf den Bau von schmalspurigen Bahnen Bedacht zu nehmen sein möchte, besonders auf Routen, denen nur die Vermittelung des Localverkehrs zufällt (Vicinalbahnen).

Die geringere Kostspieligkeit der Anlage solcher Bahnen, mit der die Aussicht auf ausreichende Verzinsung des Anlagekapitals Hand in Hand geht, würde zugleich einen schnelleren Ausbau des Eisenbahnnetzes durch Zuleitung von Localbahnen ermöglichen, so daß große Gebiete, welche sich bisher des Vortheils einer Schienenstraße nicht erfreuen und dazu unter den obwaltenden Geldverhältnissen auch sobald keine Aussicht haben, in das Netz des Verkehrs würden hineingezogen werden können.

Ein erfreulicher Anfang hierzu ist in der Schweiz gemacht worden. Im Juli 1872 haben, wie in Nr. 26 der »Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen« gemeldet wird, Bundesrath Dubs und Betriebschef Vögelin im

Verein mit Schweizerischen Kapitalisten eine Actiengesellschaft unter der Firma: »Schweizerische Gesellschaft für Localbahnen« errichtet, welche den Bau von Localbahnen mit gewöhnlicher oder schmaler Spurweite, Pferdebahnen ꝛc. beabsichtigt. Das Betriebskapital ist vorerst auf 5 Mill. Francs festgesetzt worden.

Die Gesellschaft hat zunächst Concessionen zum Bau der Linien Winkeln—Herisau—Urnäsch—Appenzell, sodann Stäfa—Wetzikon—Zürich und Hausen—Affoltern—Ottenbach—Muri erworben. Die zahlreichen Anträge aber, welche wegen des Baues anderer, namentlich schmalspuriger Localbahnen an die Gesellschaft gerichtet sind, beweisen schon jetzt, daß die letztere einem wirklich fühlbaren Bedürfnisse entgegenkommt. Die von den Bundesbehörden für die Linie Winkeln—Herisau—Appenzell (Spurweite 1 Meter) unterm 23. September 1873 ertheilte Concession verdient insofern besondere Erwähnung, als darin die in mehrfacher Hinsicht, namentlich vom Standpunkte des öffentlichen Verkehrsinteresses, wichtige Bestimmung enthalten ist, daß die schmalspurigen Eisenbahnen in der Schweiz denselben Concessionsbedingungen unterworfen sind, wie die normalspurigen Bahnen.

III. Literatur des Verkehrswesens.

Neue Anschaffungen für die Bibliothek des Kaiserlichen General-Postamts.

Unter den Werken, welche im I. Semester dieses Jahres für die Bibliothek des Kaiserlichen General-Postamts beschafft worden sind, befinden sich folgende Schriften:

I. Verkehrswesen.

Stephan, Dr. Weltpost und Luftschifffahrt. Ein Vortrag, gehalten im wissenschaftlichen Verein zu Berlin. Berlin 1874. 1 Band gr. 8. 16 Sgr.

Wanters, Jules. Les Postes en Belgique avant la révolution Française. Paris et Bruxelles 1874. 1 Band gr. 8. 15 Sgr.

Annuaire des Postes de la France ou manuel du service de la Poste aux lettres à l'usage des commerçants etc. Paris 1874. 1 Band 8. 2 Francs.

Ludewig, Julius. Der Reichstelegraphist. Ein Handbuch zum Selbstunterricht und zur Vorbereitung für das Telegraphenexamen, sowie zum Gebrauch für Telegraphenbeamte. Leipzig 1874. 1 Band 8. 3 Thlr. (Subscriptionspr.)

Hartwich. Aphoristische Bemerkungen über das Eisenbahnwesen und Mittheilungen über die Eisenbahnen in London nebst Vorstädten. Berlin 1874. 1 Band gr. 8. 3 Thlr. 10 Sgr.

Heusinger von Waldegg, Edmund. Der Eisenbahn-Wagenbau (2. Band des Handbuchs für specielle Eisenbahn-Technik). Leipzig 1874. 1 Band gr. 8. 9 Thlr. 10 Sgr.

Reitzenstein, Eduard. Die Gütertarife der Eisenbahnen, insbesondere das Gewichts- und Wagenraumsystem. Berlin 1874. 1 Band 8. 1 Thlr.

Jonas. Ueber die Stellung der Preise für die Leistungen der Eisenbahnen. Berlin 1874. 1 Heft 8. 8 Sgr.

Betriebs-Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands vom 1. Juli 1874 an. Berlin 1874. 1 Band kl. 8. 7½ Sgr.

Cohn, Dr. Gustav. Die Entwickelung der Eisenbahn-Gesetzgebung in England. Leipzig 1874. 1 Band gr. 8. 2 Thlr. 12 Sgr.

Werner, R. Das Buch von der Deutschen Flotte. Bielefeld und Leipzig 1874. 1 Band gr. 8. 2 Thlr.

Signalbuch für die Kauffahrteischiffe aller Nationen. Amtliche Ausgabe für die Kriegs- und Handelsmarine des Norddeutschen Bundes. Berlin 1870. 1 Band gr. 8. 3 Thlr. 20 Sgr.

Nachrichten für Seefahrer. Herausgegeben von dem Hydrographischen Büreau der Kaiserlichen Admiralität. Berlin von 1870 ab. 3 Bände 4. und 1 Band kl. Folio. 20 Sgr. pro anno.

Hydrographische Mittheilungen. Herausgegeben von dem Hydrographischen Büreau der Kaiserlichen Admiralität. Berlin 1873. 1 Band kl. Fol. 1 Thlr. pro anno.

de Fonvielle, W. Navigation aérienne (étude pratique). Paris 1873. 1 Blatt. 20 Sgr.

Pettigrew, J. Bell. Animal locomotion or walking, swimming and flying, with a dissertation on aëronautics. London 1873. 1 Band kl. 8. 2 Thlr.

Herzbruch. Ueber Straßenbau, mit besonderer Berücksichtigung Ostpreußens, nebst Entwurf eines neuen Wege-Regulativs. Königsberg 1874. 1 Heft 8. 10 Sgr.

Deharme, E. Les merveilles de la locomotion. Paris 1874. 1 Band kl. 8. 25 Sgr.

von Rueff, Dr. A. Race, Haar und Gang des Pferdes. Eine hippologische Monographie. Mit 32 in Farbendruck ausgeführten Abbildungen. Ravensburg 1874. 1 Band kl. 4. 4 Thlr.

Ribeli, M. B. Straßen-Fuhrwerke und andere Transportmittel (Officieller Ausstellungsbericht der General-Direction der Weltausstellung 1873). Wien 1874 1 Heft gr. 8. 24 Sgr.

Rühlmann, Dr. Moritz. Allgemeine Maschinenlehre. 3. Band: Straßen- und Eisenbahn-Fuhrwerke, einschließlich der Locomotiven. Mit 289 Holzschnitten und 4 lith. Tafeln. Braunschweig 1868. 1 Band gr. 8. 3 Thlr.

II. Hülfswissenschaften des Verkehrswesens.

1. Geographie und Ethnographie.

Eberty, Dr. Felix. Die Gestirne und die Weltgeschichte. Gedanken über Raum, Zeit und Ewigkeit. Breslau 1874. 1 Heft kl. 8. 12 Sgr.

Büchner, Dr. Ludw. Das Alter des Menschengeschlechts auf der Erde und der Ursprung der Arten durch Abänderung, nebst einer Beschreibung der Eiszeit in Europa und Amerika. Nach dem Englischen des Sir Charles Lyell. Leipzig 1874. 1 Band gr. 8. 2 Thlr. 20 Sgr.

Peschel, Oscar. Völkerkunde. Leipzig 1874. 1 Band gr. 8. 3 Thlr. 22 Sgr.

Registrande des Großen Generalstabs. Neues aus der Geographie, Kartographie und Statistik Europas und seiner Colonien. Quellennachweise, Auszüge und

Besprechungen zur laufenden Orientirung. Bearbeitet vom Großen Generalstabe, geographisch-statistische Abtheilung. Vierter Jahrgang (October 1872 bis October 1873). Berlin 1873. 1 Band gr. 8. 3 Thlr. 10 Sgr.

Mannert, Konrad. Geographie der Griechen und Römer aus ihren Schriften dargestellt. Leipzig bz. Nürnberg 1799—1829. 14 Bände 8. 18 Thlr. (antiquarisch).

Dellitsch, Dr. Otto. Aus allen Welttheilen. Illustrirte Monatshefte für Länder- und Völkerkunde und verwandte Fächer. Leipzig 1873. 1 Band 4. 3 Thlr. 6 Sgr. pro anno.

Klein, Hermann. Gäa. Natur und Leben. Zeitschrift zur Verbreitung naturwissenschaftlicher und geographischer Kenntnisse, sowie der Fortschritte auf dem Gebiete der gesammten Naturwissenschaften. Cöln und Leipzig 1873. 1 Band gr. 8. 4 Thlr. pro anno.

Neumann, Gustav. Das Deutsche Reich in geographischer, statistischer und topographischer Beziehung. Berlin 1874. 2 Bände gr. 8. 9 Thlr. 10 Sgr.

Lang, Georg. Der Regierungsbezirk Lothringen. Statistisch-topographisches Handbuch. Metz 1874. 1 Band 8. 1 Thlr. 18 Sgr.

Heringa, S. Gille. Aardrijkskundig Handwoordenboek van Nederland. 3. Auflage. Utrecht 1874. 1 Band kl. 4. 2 Thlr.

Dalrymple Hay, Sir John. Ashanti und die Goldküste, sowie unsere Kenntniß darüber. Aus dem Englischen. Berlin 1874. 1 Heft 8. 12 Sgr.

Klencke, Dr. Hermann. Taschenbuch für Badereisende und Kurgäste. Führer durch die namhaftesten Kurplätze. Leipzig 1875. 1 Band 8. 2 Thlr.

Janke, A. Reise-Erinnerungen aus Italien, Griechenland und dem Orient. Berlin 1874. 1 Band 8. 2 Thlr. 12 Sgr.

Isambert, Dr. Emile. Itinéraire descriptif, historique et archéologique de l'Orient. 1. partie: Grèce et Turquie d'Europe. Paris 1873. 1 Band 8. 8 Thlr. 10 Sgr.

Wey, Francis. Rome. Description et souvenirs. Ouvrage contenant 352 gravures sur bois et un plan de Rome. Paris 1873. 1 Band Fol. 16 Thlr. 20 Sgr.

Aubel, Hermann und Karl. Ein Polarsommer. Reise nach Lappland und Kanin. Leipzig 1874. 1 Band gr. 8. 2 Thlr. 20 Sgr.

Petzholdt, Alexander. Turkestan. Auf Grundlage einer im Jahre 1871 unternommenen Bereisung des Landes. Leipzig 1874. 1 Band kl. 8. 1 Thlr. 10 Sgr.

Stumm, Hugo. Aus Chiwa. Berichte. Mit 5 colorirten Karten. Berlin 1873. 1 Band gr. 8. 1 Thlr. 10 Sgr.

Stanley, Henry M. How I found Livingstone. Travels, adventures and discoveries in Central-Africa; including four months residence with Dr. Livingstone. London 1872. 1 Band gr. 8. 7 Thlr. 21 Sgr.

Bastian, Adolf. Die Deutsche Expedition an der Loango-Küste, nebst älteren Nachrichten über die zu erforschenden Länder. Jena 1874. 1 Band 8. 3 Thlr. 10 Sgr.

Livingstone, David and Charles. Neue Missionsreisen in Süd-Afrika, unternommen im Auftrage der Englischen Regierung. Forschungen am Zambesi und seinen Nebenflüssen nebst Entdeckung der Seen Schirwa und Nyassa in den Jahren 1858—1864. 2. Auflage. Jena 1874. 1 Band 8. 2 Thlr. 20 Sgr.

de Varigny, C. Quatorze ans aux îles Sandwich. Paris 1874. 1 Band kl. 8. 1. Thlr. 5 Sgr.

2. Geschichte.

Genthe, Hermann. Ueber den etruskischen Tauschhandel nach dem Norden. Frankfurt a. M. 1874. 1 Band gr. 8. 2 Thlr.

Fontane, Th. Der Krieg gegen Frankreich 1870—1871. Berlin 1873. Band 1, Abth. 2. gr. 8. 2 Thlr. 25 Sgr.

Der Deutsch-Französische Krieg 1870—1871. Redigirt von der kriegsgeschichtlichen Abtheilung des Großen Generalstabes. 1. Theil: Geschichte des Krieges bis zum Sturz des Kaiserreichs. Berlin 1874. Band Nr. 1. gr. 8. 6 Thlr. 24 Sgr.

Dozy, R. Geschichte der Mauren in Spanien bis zur Eroberung Andalusiens durch die Almoraviden. (711—1110.) Leipzig 1874. Band Nr. 2. gr. 8. 3 Thlr. 15 Sgr.

Lossing, Benson J. Eine Geschichte der Vereinigten Staaten für Familien und Bibliotheken. Ins Deutsche übertragen von L. Simonson. Mit über 400 Holzschnitten und Stahlstichen. Hartford 1873. 1 Band gr. 8. 8 Thlr.

3. Staats- und Rechtswissenschaft.

Faucher, Dr. J. Vierteljahrsschrift für Volkswirthschaft und Culturgeschichte. Elfter Jahrgang. Erster Band. Berlin 1874. 1 Band gr. 8. 5 Thlr. 10 Sgr. pro anno.

Perrot, Dr. F. Der Bank-, Börsen- und Actienschwindel. Eine Hauptursache der drohenden socialen Gefahr. II. Abtheilung: Das Bankwesen und die Zettel-Privilegien. Rostock 1874. 1 Band kl. 8.

Meier, Dr. Ernst. Ueber den Abschluß von Staatsverträgen. Leipzig 1874. 1 Band gr. 8. 2 Thlr. 24 Sgr.

Samwer, Charles et Hopf, Jules. Nouveau recueil général de traités, conventions et autres transactions remarquables relatifs aux rapports de droit international. Gottingue 1873. Band Nr. 5 (bz. 18 der Martensschen Sammlung). 8. 5 Thlr.

Lasker, Eduard. Zur Verfassungsgeschichte Preußens. Leipzig 1874. 1 Band 8. 2 Thlr.

Verordnung über die Ehrengerichte der Officiere im Preußischen Heere. Vom 2. Mai 1874. Berlin 1874. 1 Heft gr. 8. 5 Sgr.

Jahrbuch der Preußischen Gerichtsverfassung, redigirt im Büreau des Justiz-Ministeriums. 11. Jahrgang. Berlin 1874. 1 Band 8. 1 Thlr. 10 Sgr.

Schwabe, Dr. H. Berliner städtisches Jahrbuch für Volkswirthschaft und Statistik. Berlin 1874. 1 Band gr. 8. 1 Thlr. 20 Sgr.

Brachelli, Dr. H. F. und Migerka, Dr. F. Oesterreichs commercielle und industrielle Entwickelung in den letzten Jahrzehnten. Wien 1873. 1 Band gr. 8. 1. Thlr.

4. Sprachenkunde.

Falkmann, Ch. F. Praktische Rhetorik für die oberen Klassen der Schulen und zum Selbstunterrichte. Hannover 1831. 1 Band 8. antiqu. 1 Thlr. 7½ Sgr.

Becker, Dr. Karl Ferd. Organism der Sprache. Frankfurt a. M. 1841. 1 Band 8. 3 Thlr. 10 Sgr.

Geiger. Ursprung und Entwickelung der menschlichen Sprache und Vernunft. Stuttgart 1872. 2 Bände gr. 8. 5 Thlr. 16 Sgr.

Müller, Max. Vorlesungen über die Wissenschaft der Sprache. Für das Deutsche Publicum bearbeitet von Dr. Carl Böttger. Leipzig 1866—1870. 2 Bände 8. 4 Thlr. 10 Sgr.

Schleis von Löwenfeld, Dr. M. Ueber den Ursprung der Sprache. Eine physiologisch-linguistische Studie. München 1866. 1 Band gr. 8. 16 Sgr.

Bopp, Franz. Vergleichende Grammatik des Sanskrit, Send, Armenischen, Griechischen, Lateinischen, Litauischen, Altslavischen, Gothischen und Deutschen. 3. Ausgabe. Berlin 1868—1871. 3 Bände gr. 8. 15 Thlr.

Max Müllers Sanskrit-Grammatik in Devanâgarî und Lateinischen Buchstaben. Aus dem Englischen von Dr. F. Kielhorn und Dr. G. Oppert. Leipzig 1868. 1 Band gr. 8. 5 Thlr.

Raabe, Andreas. Gemeinschaftliche Grammatik der Arischen und der Semitischen Sprachen. Voran eine Darlegung der Entstehung des Alfabets. Leipzig 1874. 1 Band 8. 1 Thlr.

Rapp, Moritz. Grundriß der Grammatik des Indisch-Europäischen Sprachstammes. Stuttgart und Tübingen 1852. 2 Bände gr. 8. 2 Thlr. 20 Sgr.

Fick, August. Vergleichendes Wörterbuch der Indo-Germanischen Sprachen. Ein sprachgeschichtlicher Versuch. Göttingen 1871. 1 Band gr. 8. 5 Thlr. 10 Sgr.

Förstemann, Ernst. Geschichte des Deutschen Sprachstammes. Nordhausen 1874. 1 Band gr. 8. 4 Thlr.

Scherer, Wilhelm. Zur Geschichte der Deutschen Sprache. Berlin 1868. 1 Band gr. 8. 2 Thlr. 20 Sgr.

Schleicher, Aug. Die Deutsche Sprache. 3. Auflage. Stuttgart 1874. 1 Band gr. 8. 2 Thlr. 10 Sgr.

III. Sammelwerke.

Grimm, Hermann. Fünfzehn Essays. Berlin 1874. 1 Band gr. 8. 2 Thlr. 15 Sgr.

IV. Zeitschriften-Ueberschau.

Es enthalten:

1) Die Eisenbahn. Schweizerische Wochenschrift für die Interessen des Eisenbahnwesens. Zürich den 4. August 1874. Nr. 6.

Rechtsfälle. Haftpflicht der Eisenbahnen für Verletzungen und Tödtungen II. Schmalspurbahnen. Die neuen Personenwagen der Schweizer. Nordostbahn. Die Aargauische Seethalbahn. Die neuen Bernischen

Bahnunternehmungen. Mechanisches Puddeln. Gotthard-Tunnel. Correspondenzen. Chronik.

2) Hydrographische Mittheilungen. II. Jahrgang Nr. 16, vom 8. August.

Längenbestimmungen auf See und die wissenschaftliche Behandlung der Chronometer-Beobachtungen. Tieflothungen in dem nördlichen Stillen Ocean. Der Hafen von Callao. Kürzester Weg vom Cap der Guten Hoffnung nach Sydney.

3) Gäa. Natur und Leben. Herausgegeben von Dr. Hermann J. Klein. I. Jahrgang 7. Heft. Cöln und Leipzig.

Ein Blick auf Südafrika. E. Edluns Theorie der electrischen Erscheinungen. Ueber die gemeinsame Ursache der Luft- und Meeresströmungen. Der Kraken. Zur Entwickelungsgeschichte des Erdballs. Carolus Linnäus. Astronomischer Kalender für den Monat October 1874. Neue naturwissenschaftliche Beobachtungen und Entdeckungen.

4) Petermanns Mittheilungen aus Justus Perthes Geographischer Anstalt. 20. Band. Heft VII.

Das arktische Festland und Polarmeer. Von Dr. Joseph Chavonne. Die Umkehr der Hallschen Polar-Expedition nach den Aussagen der Offiziere. Brief von Dr. Nachtigal, aus Madai, 12. August 1873, seine Reise nach Dor Runga. Mit Karte. Behar, der Schauplatz des Nothstandes in Bengalen. Von Emil Schlagintweit. Geographisches. Literatur. Karten.

5) Revue des deux Mondes, Paris, 1er Août 1874.

I. Les élephans à la guerre, de leur emploi dans les armées modernes, par M. Henri Goidoz. II. Le nouveau système financier de la France, examen critique des récens impôts, par M. Michel Chevalier, de l'Institut de France. III. Les premiers temps du régime féodal. Le patronage, la fidélité, le droit de sauvement, par M. Fastel de Coulanges. IV. L'origine des êtres. La sélection naturelle et la sélection sexuelle, par M. Emile Blanchard, de l'Académie des sciences. V. La Sicile dans les dernières années, la situation politique et le Malandrinaggio, par M. L. Louis-Lande. VI. El Matarife, récit de moeurs des pays Basques, par M. le Comte Jacquemont. VII. Historiens contemporains. Amédée Thierry, son oeuvre historique, par M. Geffroy, de l'Institut de France. VIII. Chronique de la quinzaine, histoire politique et littéraire. IX. Bulletin bibliographique.

6) The Geographical Magazine, London, V. August 1874.

The Cameron expedition. The Lufizi river and the copal trade. The voyage of the »Challenger«. Sign. posts on ocean's highway. Djetyshahr, East Turkistan. Impressions of Jamaica. Archaeological survey of India. 1874. Reviews. Bibliography.

Im Auftrage des Kaiserlichen General-Postamts herausgegeben von Dr. Kayßler.

Berlin, Verlag und Druck der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. v. Decker).

Deutsches Postarchiv.

Beiheft

zum

Amtsblatt der Deutschen Reichs-Postverwaltung.

№ 15. Berlin, September. 1874.

I. Actenstücke und Aufsätze.

55. Chronik des Kaiserlichen Postamts Quedlinburg.*)

Von Herrn Postdirector Graßhoff in Quedlinburg.

I. Geschichtliches.

Die Stadt Quedlinburg liegt 428 Fuß über dem Meeresspiegel am Fuße des Harzes und an dem auf dem Brocken entspringenden Bodeflusse.

Der Ort ist aus dem Dorfe Quittlingen, welches zur Zeit der Karolinger schon vorhanden war und zum Harzgaue gehörte und aus der in der Nähe auf einem Sandsteinfelsen erbauten Burg, Quitilingaburg genannt, entstanden; er wurde 929 zur Stadt erhoben und mit einer Mauer umgeben.

Die Burg wurde vom König Heinrich I. zu Liebe seiner Gattin Mathilde im Jahre 936 kurz vor seinem in demselben Jahre erfolgten Ableben zur Abtei bestimmt und von seinem Sohne Otto I. zu einem Kaiserlichen, freien, weltlichen Stifte erhoben. Dasselbe wurde in Folge dessen von der Gewalt der Harzgrafen ausgenommen, die Schutzherrschaft aber dem Hause Sachsen überlassen.

Dem Stifte wurden nach und nach viele Güter und Ortschaften, unter andern

*) Der theilweise Abdruck einer gemäß der General-Verfügung des General-Postamts vom 7. Juni d. J. (Post-Amtsblatt S. 269) aufgestellten Chronik dürfte für die betheiligten Postanstalten nicht ohne Interesse sein, indem daraus zu entnehmen ist, welche Anforderungen an eine derartige Arbeit etwa gestellt werden. Die Redaction.

Harzgerode, Westerhausen, Salpke, Thale, Ditfurt, als Besitz überwiesen und die Aebtissinnen thaten viele derselben wieder als Lehen aus.

Die Aebtissin des Reichsstifts hatte als Reichsfürstin Sitz und Stimme auf der Rheinischen Prälaten-Bank und dem Obersächsischen Kreistage und war in Ansehung der weltlichen Gerichtsbarkeit nur dem Kaiser unterworfen.

Die Schutzherrschaft ging 1168 auf den Grafen von Falkenstein über. Von diesem kam sie an den Markgrafen von Brandenburg, welcher dieselbe 1273 an die Grafen von Regenstein verkaufte.

Als nun die Bischöfe von Halberstadt diese Schutzgerechtigkeit gleichfalls beanspruchten, belehnte die Aebtissin mit derselben im Jahre 1320 den Herzog Rudolph von Sachsen, dessen Nachkommen die erbliche Belehnung mit der Erbvoigtei erlangten. — Die Vorliebe der Sächsischen Kaiser und ihrer Nachfolger für ihre Hauptstadt Quedlinburg, wo sie sehr häufig die hohen christlichen Feste feierten und in den Jahren von 973 bis 1207 zehnmal große Reichsversammlungen und Concilien abhielten, gab der Stadt früh eine hervorragende geschichtliche und politische Bedeutung.

Von 1539 ab bekannten sich die Aebtissinnen zur evangelisch-lutherischen Kirche.

Die Sächsische Albertinische Linie, der die Voigtei 1485 zufiel, verkaufte im Jahre 1697 ihre Ansprüche und Gerechtsame über Quedlinburg an den Kurfürsten von Brandenburg. In Folge des Lüneviller Friedens vom 9. Februar 1801 wurde das noch 2 Meilen umfassende Stiftsgebiet Quedlinburg und Ditfurt als ein erbliches Fürstenthum der Krone Preußen überwiesen, das Stift aufgehoben.

In der Zeit seines Bestehens vom Jahre 966 bis 1803 hat das Stift überhaupt 36 aus Gräflichen und Fürstlichen Familien stammende Aebtissinnen gehabt, darunter auch Prinzessin Anna Amalie, Tochter des Königs Friedrich Wilhelm I. von Preußen.

Vom Jahre 1808 ab war Quedlinburg dem unter Französischer Herrschaft errichteten Westphälischen Königreiche einverleibt, kam nach Reoccupirung der von Preußen abgerissenen Provinzen an dasselbe im October 1813 zurück und wurde von da ab Provinzialstadt der Provinz Sachsen.

Das aus der Stiftszeit stammende, mit der alten Burg in Verbindung gebrachte, noch gut erhaltene Schloß nebst Stifts-Kirche und der noch vorhandenen Krypta mit vielen Alterthümern ist in den Besitz Sr. Majestät des Königs übergegangen. Die Schloßkirche ist vor einigen Jahren im alterthümlichen Style wiederhergestellt; dem Restaurationswerke wurde von Sr. Kais. Hoheit dem Kronprinzen und Höchstdessen Gemahlin bei persönlicher Anwesenheit hohes Interesse zugewendet.

Das nahe der Stadt befindliche Wäldchen, »der Brühl«, gehörte dem ehemaligen Kloster St. Wiperti, kam nach Aufhebung des letztern an die Abtei, wurde von den Aebtissinnen als Lustholz benutzt, unter Anna Dorothea im Jahre 1685 mit Alleen und einem Rundtheil in der Mitte, unter Anna Sophie im Jahre 1757 mit vermehrten Alleen versehen, und ist eine Zierde der Stadt.

Der Brühl ist mit dem abteilichen Schlosse gleichfalls in Besitz Sr. Majestät des Königs übergegangen, von Höchstdemselben der Stadt als Geschenk überwiesen und wird von derselben aufs Beste gepflegt. In Brühl sind zweien hier geborenen berühmten Männern, dem Dichter Klopstock und dem Geographen Ritter, Denkmäler errichtet.

Das Postregal im Stiftsgebiete gehörte zu den Vorrechten der Aebtissinnen und letztere suchten dasselbe zu wahren. Als im Jahre 1670 dazu geschritten wurde,

hier zur Durchführung der Wien-Leipzig-Hamburger Post eine Kaiserliche Postanstalt einzurichten, behauptete die damalige Aebtissin Anna Sophie auch ihrerseits das Postregal und ertheilte nach wie vor zur Anlegung besonderer regelmäßiger Fuhren nach Leipzig, Halberstadt 2c. stets ihre Concession.

Die Aebtissin erließ unterm 30. September 1673 ein besonderes Regulativ wegen der »Land-Gutsche« nach Halberstadt; der Postillon führte das Stiftswappen und das Quedlinburgische Posthorn. — Aber auch Kursachsen behauptete das Postregal und wollte von den andern Post-Anlagen hier nichts wissen; im Concordienrecesse vom 18. Februar 1685 wurde im Artikel 18 nur zugestanden, daß die vor etlichen Jahren im Stift gegen Halberstadt angelegte Landkutsche zwar ferner in ihrem Gange bleiben könne, doch dürfe der Kurfürstlich Sächsischen des Orts durchgehenden Post hiermit kein Hinderniß zugezogen werden. Die damalige Aebtissin Anna Dorothea sah dies aber nicht als eine ihr zu ertheilende Erlaubniß an, sondern behauptete ihr Postregal ernstlich, denn als in den Jahren 1696 und 1697 Kursachsen sich lediglich das Postwesen zueignen, die Kaiserliche Post nicht mehr dulden wollte, und Sächsische Soldaten sogar das Kaiserliche Wappen vom Posthause abrissen, erklärte die Aebtissin, daß sie ihr Postregal an Niemand anders als den Kaiser abgetreten habe, und protestirte gegen das Sächsische Verfahren.

Im Wege langwieriger Unterhandlungen hatte endlich auch Kur-Brandenburg, dem durch die Postroute über Quedlinburg Abbruch an seiner Porto-Einnahme erwuchs, das Recht erworben, hier ein Reichs-Postamt zu errichten.

Darüber gerieth Sachsen mit dem Reichs-General-Postmeister in Streit. Ersteres suchte das Reichs-Postamt aus Quedlinburg wieder zu entfernen, und es wurden Gewaltthätigkeiten gegen die Post und das Taxissche Postamt verübt. Im Jahre 1698 verkaufte König August II. von Polen und Kurfürst von Sachsen Quedlinburg an den Kurfürsten Friedrich III. von Brandenburg für 340,000 Thaler; die Vorsteherin des Stifts Quedlinburg, Aebtissin Anna Dorothea, widersprach jedoch dem Kaufvertrage und während der Unterhandlungen hierüber hatte sich das Taxissche Postamt hier wieder festgesetzt, um den Durchgang der Taxisschen Post (Leipzig-Hamburger Reitpost) zu vermitteln.

In der Nacht des 30. Januar 1698 blies ein Postillon vor dem Oehringer Thore der Stadt; die Stadtwache glaubte, die gewöhnliche Post sei da, und öffnete das Thor. Statt der Post rückten indeß zwei Compagnien Brandenburgischer Truppen ein und nahmen Besitz von der Stadt. Der Taxissche Postmeister wurde vom Militair aufgehoben, sein Amtshaus mit Wache besetzt und die ankommenden Posten wurden nach dem schnell eingerichteten Brandenburgischen Postamte geführt.

Durch die Erwerbung Quedlinburgs und die Einrichtung eines Postamts hierselbst hatte nun das Brandenburgische Postwesen, wonach man immer gestrebt, eine feste Position auf der damals über Quedlinburg führenden Hamburg-Leipziger Route erworben.

(Vgl. Stephan, Geschichte der Preußischen Post S. 99—104.)

Nachdem die Schutzherrschaft des Stifts an Preußen übergegangen war, schritt man dazu, die Post nach Preußischen Grundsätzen einzurichten. Das erste Preußische Post-Reglement datirt vom 9. Juli 1714, und wurde öffentlich angeschlagen; allein die hiesigen verkehrtreibenden Einwohner fanden darin eine höchst nachtheilige Beschränkung ihres Handels und anderer auswärtiger Geschäfte, und beschwerten sich darüber. Gleichwohl wurde ein neues Post-Edict vom 20. Juli 1715 öffentlich be-

kannt gemacht, desgleichen ein drittes vom 25. Juli 1717. Dies beschränkte die bisherige abteiliche Freiheit in Absicht der gehaltenen Landkutsche nach Halberstadt, und es trat von da ab die Aebtissin ihre bisher ausgeübte Post-Gerechtsame mit Reservirung ihres Rechts an das Preußische General-Postamt ab.

Nach Ausweis der noch vorhandenen Postberichte coursirten hier:

im Jahre 1756
1) Hamburg-Leipziger Reitpost, wöchentlich 2 Mal;
2) Halberstadt-Hallesche Fahrpost, wöchentlich 2 Mal;
3) Halberstadt-Quedlinburger Fahrpost, täglich mit Ausnahme des Sonnabends;

» » 1817 wie vor, dazu
4) Berlin-Casseler Reitpost, wöchentlich 2 Mal;
5) Berlin-Casseler Fahrpost, wöchentlich 2 Mal;

im Jahre 1827 wie vor, dazu
6) Magdeburg-Casseler Personenpost, wöchentlich 2 Mal.

» » 1858	Personenposten	nach	Ballenstedt	täglich	2	Mal,	
	»	»	Bernburg	»	2	»	
	»	»	Halberstadt	»	4	»	
	»	»	Nordhausen	»	1	»	
	»	»	Thale	»	1	»	
» » 1865	»	»	Ballenstedt	»	3	»	
	»	»	Aschersleben	»	3	»	
	»	»	Nordhausen	»	1	»	
	»	»	Harzgerode	»	1	»	während der Sommerzeit.
	»	»	Suderode	»	3	»	

Von den Posten hat die wichtige Hamburg-Leipziger Reitpost (Taxische benannt) über 1½ Jahrhundert, bis 1832 fortbestanden.

Der Post-Transit- und Reise-Verkehr über Quedlinburg hat im Laufe der letzten 40 Jahre durch Erbauung von Chausseen auf Nebenstraßen und durch Herstellung von Eisenbahnen zwischen größeren Orten, wie die vorangegebenen Postberichte ersehen lassen, vielfache Veränderungen erlitten und ist seit Herstellung der Eisenbahn von Thale über Halberstadt nach Oschersleben nur noch auf die nächste Umgegend des Harzes beschränkt.

Quedlinburg hat dadurch zwar die Vortheile, welche dem Orte durch seine örtliche Lage auf größeren Post-Coursen zuflossen, verloren, seine Bedeutung als Handelsstadt aber nicht eingebüßt.

Die Stadt erhielt

chaussirte Wege und zwar:
1843 die Chaussee zwischen Quedlinburg und Halberstadt,
1844 die Chaussee zwischen Egeln und Gernrode (Magdeburg-Nordhauser Strecke),
1853 die Chaussee zwischen Quedlinburg und Thale,
1859 die Chaussee zwischen Quedlinburg und Aschersleben.

Eisenbahn-Verbindung:
1862 von Oschersleben nach Thale.

II. Locales.

1. Einwohnerzahl ꝛc. der Stadt.

Im Jahre	Einwohner.	Häuser.	Anzahl der Haushaltungen.	Militair-Personen.
1817.....	11,464	—	—	275 Cürassiere,
1826.....	12,022	—	—	360 »
1854.....	14,285	—	—	420 »
1861.....	15,773	1624	3915	938 Cav. u. Inf. incl. 1 Bat. Inf.
1864.....	16,574	1651	3790	927
1867.....	16,856	—	3691 Familien, 811 Einzelne.	858
1872.....	16,402	1762	3941	420 Wegfall d. Inf. Bat.

2. Bodenbeschaffenheit des Ortes.

Die Gemarkung des Ortes gehört dem Hügellande an, enthält entfernte Ausläufer des Harzgebirges in verschiedenen Formen und Beschaffenheiten, welche sich stellenweise zu ziemlich hohen Bergen erheben.

Diese enthalten:

südwestlich: weichen Sandstein, gelben Sand, Thonlager mit schwachen Kohlenflötzen vermischt;
westlich: Unterquaber-Sandstein mit glasirten Sandstein-Blöcken und Schichten zu Pflastersteinen geeignet;
nordwestlich: Oberquaber-Sandstein in mächtigen Lagern, seit Jahrhunderten Material zum Baubedarf liefernd,
nördlich: Lehm;
nordöstlich: weichen Sandstein, weißen Sand;
östlich: Kalk mit Kreide.

Zwischen den von einander entfernten Sandstein- und Kalkbergen befinden sich Thallandstrecken mit fruchtbarem Boden, der zum größeren Theile aus einem milden Lehmboden und mit Uebergängen in lehmigem Humusboden mit warmem Untergrunde besteht. In der östlichen Feldmark enthält der Humusboden eine Beimischung von Kalk, vom Untergrunde einen erhöheten Wärmegrad und das Ackerland daselbst erweist sich sehr ergiebig und vorzugsweise zum Samen- und Rübenbau geeignet.

3. Klima.

Die Temperatur ist hier wegen der Nähe des Harzes und durch Einwirken des daselbst vorherrschenden rauhen Klimas während des größten Theiles des Jahres ziemlich rauh, im Sommer mitunter sehr warm; schroffer Wechsel und kalte Luftströmungen kommen hier vielfach vor und üben einen merklichen Einfluß auf den

Gesundheitszustand bei geringster Unvorsichtigkeit. Die Cholera grassirte hier und es starben

im Jahre	1850	430 Personen,
» »	1866	436 »

4. Wasserverhältnisse.

Die Bode, an welcher der Ort liegt, nimmt im Harzgebirge viele Gebirgsbäche auf, vergrößert sich dadurch und hat in ihrem Laufe von der Höhe des Brockens ab bis in die Ebene ein rapides Gefälle. Bei anhaltendem Regenwetter, sowie beim plötzlichen Aufthauen des Schnees und Eises im Gebirge schwillt sie sehr stark an, tritt leicht über ihre Ufer und setzt viel fortgerissenes Kiesgerölle ab, welches bei niedrigem Wasserstande aus dem Flußbette in Massen abgefahren, zum Pflastern, zum Bestreuen der Fuß-Promenaden- und Gartenwege benutzt wird.

Der Fluß theilt sich vor Quedlinburg in zwei Arme; der eine geht mit Benutzung als Mühlengraben durch die Stadt und scheidet dieselbe in Alt- und Neustadt, der andere, die »wilde Bode« genannt, um die Stadt. Beide Arme vereinigen sich wieder beim Dorfe Ditfurt.

5. Städtische Verwaltung.

Die Stadt Quedlinburg besitzt ein ansehnliches Grund-Eigenthum, und zwar:

an Forsten:	den Ramberg im Harze, oberhalb Suderode und Stecklenburg	4092	Morgen,
	das Steinholz	158	»
	den Eselsstall (Rennplatz)	40	»
	den Brühl (Lustholz)	46	»
an Ländereien	....	1558	»

ferner

an städtischen Gebäuden: das Rathhaus, das Kreisgerichts-Gebäude,
die Gas-Anstalt und
das vor etwa 10 Jahren angekaufte Gut in Ditfurt ꝛc.

Den Rambergsforst erhielt die Stadt als Siegespreis für die Freigabe des Grafen Albrecht von Regenstein, der die Stadt befehdet hatte und, im Jahre 1336 im Hackelteiche gefangen genommen, in einem noch jetzt auf dem Rathhause vorhandenen großen und starken Kasten verwahrt wurde; — das Steinholz als Belehnung im Jahre 1448.

Das Grund-Eigenthum ist zum Werthe von 464,000 Thlrn. abgeschätzt.

Auf dem Rathhause befindet sich eine alte Bibliothek, in derselben unter anderen antiquarischen Gegenständen ein altes und schönes Manuscript des Sachsenspiegels, ingleichen eine Rüstkammer mit Alterthümern.

6. Steuerverhältnisse.

Die Einwohner bringen zur Zeit an Steuern auf pro anno:

Gewerbesteuer, Klasse A...........	3,000	Thlr.,
» » B...........	1,608	»
Grund- und Gebäudesteuer........	11,930	»

Einkommensteuer	15,636	Thlr.
Klassensteuer	11,751	»
Gemeinde-Einkommensteuer	37,500	»
Kreis-Communalsteuer	8,500	»
Einquartierungskosten	1,500	»
Separationskosten...............	8,000	»
Feldbewachungskosten	650	»
Hundesteuer	753	»

7. Gewerbthätigkeit.

a. Entwickelung des Handels und der Gewerbe.

Durch die geographische Lage begünstigt, erblühten in Quedlinburg Handel und Gewerbe schon in den ersten Jahrzehnten des 10. Jahrhunderts.

Dieser Aufschwung veranlaßte den Kaiser Otto III., der Stadt im Jahre 993 das Marktrecht zu verleihen und derselben Handelsfreiheiten zu gewähren, wie sie den Städten Cöln, Mainz, Magdeburg 2c. verliehen waren. Handel und Gewerbe erlangten dadurch immer größeren Aufschwung und die Stadt fand nach Stiftung des Hansabundes Aufnahme in demselben.

Die Blüthe des Handels und der Gewerbthätigkeit dauerte noch im 17. und 18. Jahrhundert fort, die Stadt vermochte von da ab der neueren Entwickelung der gewerblichen Verhältnisse gegenüber ihre hervorragende Bedeutung nicht zu behaupten.

Um Quedlinburg herum bestanden früher die Orte: Bicklingen, Knüppelrode, Gersdorf, Quarmbeck, Hohen-Webderstedt, Marsleben, Klein-Sallersleben, Sülten, Ballersleben, Kamperode, Groß-Sallersleben, Klein-Ditfurt, Groß- und Klein-Orden und Ihlenstedt, welche etwa in der angegebenen Reihenfolge zwischen 1300 und 1450 verödeten und in dem nahe gelegenen Quedlinburg aufgegangen sind.

Der sehr umfangreiche Ackerbesitz der Bürger von Quedlinburg findet durch die Verschmelzung der Stadt mit vorgenannten Ortschaften seine Erklärung und die Feldmarken werden noch jetzt nach den Namen dieser Orte benannt.

Die Stadt hat dadurch eine der größten Feldmarken mit fruchtbarem Boden erhalten, das Ackerareal ist nach der Separation zu 30,079 Morgen 440 Quadratruthen Magdeburgisch vermessen, dessen Ertrag auf 312,365,294 Mark abgeschätzt. Auf diesem Ackerareal wurde sonst hauptsächlich Getreide und Flachs gebaut und damit starker Handel betrieben; der größte Theil des Getreides wurde jedoch zur Branntweinfabrication und zur Brauerei verwendet. Der Quedlinburger Kornbranntwein war berühmt und bildete den stärksten Handelsartikel, fast jeder Ackerbau treibende Bürger betrieb die Brennerei des Kornbranntweins, angesehene Frachtfuhrleute schafften diesen Handelsartikel von hier ab direct nach den entferntesten Orten, unterwegs Fracht zunehmend, und blieben Monate unterwegs. Die Brennherren, deren Zahl im Jahre 1790 noch 60 betragen haben soll, waren die reichsten und angesehensten Leute des Orts und die Wohlhabenheit desselben datirt aus jener Zeit.

Außerdem wurde auch noch starker Handel mit den in den Brennereien gemästeten fetten Schweinen, mit Landesproducten und mit hier fabricirten Flanellwaaren betrieben.

Die auf größern Gütern angelegten Spiritus-Brennereien, sowie die Erzeugung von Branntwein aus Kartoffelspiritus zu weit billigeren Preisen, hat den sonst hier bestandenen Kornbranntwein-Brennereien nach und nach den Garaus gemacht, sie sind jetzt fast gänzlich eingegangen.

Der frühere blühende Handel mit Kornbranntwein und fetten Schweinen ist jetzt durch den Samenbau in erhöhetem Maße ersetzt worden.

Die Gärtner haben sich des Grund und Bodens zum Samenbau bemächtigt, wozu kleine Anfänge aus den dreißiger Jahren dieses Jahrhunderts Anlaß gegeben haben.

Zu jener Zeit wurde hier durch Kaufmann Hanewald und Chemiker Zier (auf der Cichorienbarre, jetzigen Weber'schen Zuckerfabrik) das Verfahren der Zuckerfabrication aus Runkelrüben an besonders dazu bestimmten Tagen, gegen Zahlung eines Honorars, practisch nachgewiesen. Es fanden sich dazu sehr viele Grundbesitzer aus den entferntesten Gegenden, aus Böhmen, Schlesien &c. ein, und Runkelrübensamen war in Folge dessen so begehrt, daß man das Pfund mit 3 bis 5 Thlr. bezahlte. Von da ab begann nun die Epoche der Runkelrübensamen-Zucht; diese wird jetzt in großem Umfange betrieben; nicht nur Gärtner, sondern auch die hier noch in großer Zahl vorhandenen Landwirthe bauen diesen Artikel in Massen und der Absatz desselben ist so bedeutend, daß noch angrenzende Feldmarken von Westerhausen, Rieder, sogar eine Domaine in Halberstadt zur Erzeugung von Runkelrübensamen hierher in Pacht genommen worden sind, von Aschersleben bedeutende Quantitäten angekauft werden.

Quedlinburg versorgt jetzt fast sämmtliche Zuckerfabriken in Schlesien, Böhmen, Galizien, Oesterreich, Ungarn und Polen mit Runkelrübensamen, außerdem aber noch fast den ganzen Continent mit hier in gleich großem Umfange gebauten Gemüse- und Blumensämereien.

Auf der ersten Kunst- und Industrie-Ausstellung in Paris hatte die Samenhandlung von Martin Grashoff hier eine reichhaltige Collection ihrer Erzeugnisse geliefert und erhielt die Preismedaille.

Die Samenerzeugnisse erlangten dadurch Berühmtheit. Es werden jetzt von den Samenhandlungen auch Preisverzeichnisse in Französischer und Englischer Sprache massenhaft versandt und der Absatz von Gemüse- und Blumensämereien nach Frankreich, England und Amerika ist bedeutend.

Die Zahl der Kreuzbandsendungen, welche die Samenhandlungen von hier aus versenden, ist enorm, und läßt sich auf 200,000 Stück pro Jahr veranschlagen.

Neben den jetzigen bedeutenden 10 Samenhandlungen bestehen jetzt hier auch 2 Zuckerfabriken, 8 Tuch- und Wollenwaaren-Fabriken, 1 Eisengießerei, 1 Messinggießerei, 1 Fabrik für Sicherheitsapparate, 2 Mehlfabriken, 1 Nudelfabrik, 1 Graupenfabrik, 1 Spritfabrik, 1 Drahtwaarenfabrik, 3 Ziegelfabriken, 1 Mühlensteinfabrik, 5 Buchhandlungen; außerdem Landesproducten-Geschäfte, Bierbrauereien, einzelne Branntwein-Brennereien und Ackerwirthschaften.

Die Zahl der in das Handels- und Genossenschaftsregister eingetragenen Firmen und Vereine beläuft sich auf 136, darunter 23 Fabriken, 7 Kunst- und Handelsgärtnereien (Fabriken gleich zu stellen), 2 Vereine.

Zeitschriften erscheinen im Orte:

- das Quedlinburger Wochenblatt, wöchentlich 3 Mal, Postdebit 468 Exemplare pro Quartal 1873,
- das Volksblatt für Stadt und Land, wöchentlich 1 Mal, Postdebit 727 Exemplare pro Quartal 1873;

das Schulblatt für die Provinz Sachsen erscheint monatlich 2 Mal, Postdebit 116 Exemplare pro Quartal 1873.

b. Haupt-Nahrungszweige der Einwohner

sind: Ackerbau-Wirthschaft, Handel mit Landes-Producten, Samenbau im großartigen Umfange, Tuch- und Wollwaaren-Fabrikation, Branntweinbrennerei, Bierbrauerei, Gerberei.

c. Einfluß auf den Brief- und Fahrpostverkehr.

Der stärkste Brief- und Fahrpostverkehr besteht mit Magdeburg, Berlin und Leipzig, außerdem erstreckt sich der Verkehr auf den ganzen Continent und ist besonders stark in der Zeit vom September bis ultimo Mai, wo die Samenhandlungen, Wollwaaren-Fabriken und Productengeschäfte Preisverzeichnisse, Waarenproben in enormen Massen, Briefe in großer Anzahl versenden und Briefe empfangen.

Den stärksten Geldverkehr unterhalten das Bankgeschäft von G. Vogler und die Bankagentur, außerdem empfangen vorzugsweise die Samenhandlungen, Zuckerfabriken, Productenhandlungen, Wollwaaren- und Mehlwaarenfabriken sehr viele Geldsendungen per Post.

Den lebhaftesten Päckereiverkehr unterhalten abgehend vorzugsweise die Samenhandlungen, die Leder-, Käse- und Fischhandlungen, ankommend: die Buchhandlungen, Manufactur- und Putzgeschäfte.

Absatzgebiete sind:

a) für Samenhandlungen alle Orte des Deutschen Reiches; nach fremden Ländern ganz besonders England, Frankreich, Belgien, Holland, Dänemark, Schweden, Rußland, Oesterreich, Ungarn, Schweiz;
b) für Landesprodukte die Rheinlande und Westfalen;
c) für Wollwaaren (gewöhnliche), Leder und Fische die nächste Umgegend;
d) für feine Wollwaaren, Coitins, Castorins und Sibiriens: Westfalen, die Rheinprovinzen, Ost- und Westpreußen, die Seestädte Bremen und Hamburg; außerdem für gleiche Waaren und Mäntelstoffe Berlin.

Vier der größeren Fabriken unterhalten Lager während der Messen in Leipzig.

Bezugsorte sind vorzugsweise:

a) für Colonialwaaren Magdeburg, Hamburg, Bremen,
b) für Luxus- und Confections-Artikel Berlin,
c) für den Buchhandel und für Putzhandlungen Leipzig,
d) für Manufacturisten die bedeutendsten Fabrikorte in Sachsen und in den Rheinprovinzen,
e) für Fischhandlungen Bremen, Geestemünde und Brandenburg a. H.

d. Fremdenverkehr.

Den stärksten Fremdenverkehr im Orte unterhalten jetzt die Geschäftsreisenden aus Magdeburg, Berlin, Leipzig, Frankfurt a. M., Mainz, Bremen, aus den Rheinprovinzen und aus Orten des Königreichs Sachsen. — Der Fremdenverkehr zum Besuche des Harzes hat sich seit dem Entstehen der Eisenbahn nach Thale hier sehr vermindert.

Außergewöhnlich starken Fremdenverkehr ziehen die hier jährlich stattfindenden Pferderennen, die Thierschau und der Viehmarkt nach sich.

e. Lebensmittelpreise.

Die hier gebauten Landesproducte und Cerealien jeder Art, Obst ꝛc. werden vorzugsweise von den Productenhandlungen aufgekauft, nach Westfalen und den Rheinprovinzen wieder verkauft, aufgezogenes schlachtbares Vieh wird von Viehhändlern theuer bezahlt, nach den Rheinprovinzen und Hamburg versandt, Butter und Käse von Kaufleuten aufgekauft und nach den verschiedensten Richtungen verschickt.

In den Sommermonaten werden von den Gastwirthen in den nahe gelegenen Badeorten Thale, Suderode, Mägdesprung und Alexisbad ꝛc. zur Speisung der vielen Tausende von Harzbesuchern für Fleischwaaren, Butter, Eier ꝛc. die höchsten Preise gezahlt.

Die Lebensmittelpreise werden dadurch so hoch geschraubt, daß sie denen der größten Orte gleich stehen und die Stadt zur Servisklasse II. gerechnet wird.

Unter Nr. 8 bis 11 folgt demnächst die Aufzählung der Behörden, Verwaltungsanstalten, Kirchen, Schulen und milden Stiftungen, nebst den dazu gehörigen statistischen Angaben.

12. Besonders hervorzuhebende Vereine.

Der Harzverein für Alterthumskunde.

Der Verein zur Förderung der Pferde- und Viehzucht in den Harzlandschaften.

Der letztere Verein veranstaltet alljährliche Pferde-Wettrennen in dem romantischen Thale des Forstreviers »Eselstall«, alle 2 Jahre Thierschau auf der Kleerswiese, und hat staatliche Genehmigung zur Abhaltung einer jährlichen Lotterie innerhalb Preußens und der angrenzenden Herzogthümer.

Dem Vereine reiht sich an eine Actiengesellschaft zur Unterhaltung einer Reit- und Fahrschule in der Süderstadt hierselbst.

Pferderace.

Eigene Züchtung hat bisher nicht stattgefunden, wird von der Reit- und Fahrschule aber angestrebt. Es ist zu diesem Behufe ein Gestüts-Landbeschäler zur Benutzung seitens der Pferdebesitzer hier stationirt.

Die Landwirthe kaufen und benutzen Hannöversche und Dänische, seit einigen Jahren auch Französische schwere Arbeitspferde.

III. Landbezirk.

a. Briefbestellung.

Die Landbriefbestellung wurde am 1. Juli 1828 eingerichtet. Der Landbriefträger hatte zu begehen:

die Ortschaften Westerhausen, Warnstedt, Thale, Friedrichsbrunn, Stecklenberg, Reinstedt, Weddersleben, Suderode, Rieder — wöchentlich 2 Mal — und Badeborn, Schadeleben, Friedrichsaue, Gatersleben, Hausneindorf, Wedderstedt, Hedersleben, Rodersdorf, Ditfurt, Münchenhof, Steinholz — wöchenlich 2 Mal — und erhielt dafür 7 Thaler monatliche Löhnung einschließlich Rock- und Stiefelgelder.

Vom 1. Juli 1837 wurden zwei Landbriefträger eingestellt, vom 1. Juli 1838 wöchentlich 3malige Gänge und vom 1. September 1849 wöchentlich

6 malige Gänge (excl. Sonntag) nach jedem Orte eingerichtet, im December 1853 Briefkasten in denselben auf Kosten der Gemeinden aufgestellt, vom 1. Juli 1854 drei Landbriefträger angestellt.

Es wurden dann Postexpeditionen eingerichtet:

in Thale	im Jahre	1855
in Ditfurth...............	»	1862
in Suderode	»	1864
in Altgatersleben	»	1865
in Reinstedt...............	»	1865

Die dritte Briefträgerstelle wurde wieder eingezogen.

Der Landbezirk umfaßt gegenwärtig nur noch:

die Ortschaften Warnstedt mit 505 Einwohnern, 116 Häusern, 118 Haushaltungen, Westerhausen mit 2087 Einwohnern, 389 Häusern, 499 Haushaltungen und 24 einzelne Etablissements.

Angestellt sind zwei Landbriefträger, und es erhält jeder derselben jetzt 190 Thlr. Remuneration und Bekleidung, letztere gegen Abzahlung von 1 Thlr. 7 Sgr. pro anno.

Briefkasten sind aufgestellt in Warnstedt 1, in Westerhausen 1.

b. Gewerbthätigkeit.

In Warnstedt betreiben die Einwohner Ackerwirthschaft und Obstbau, in Westerhausen, dessen Feldmark sehr ergiebigen Boden hat, haben seit ca. 30 Jahren drei Samenhandlungen von hier die daselbst vorhandene Königliche Domaine in drei Parzellen in Pacht, und bauen auch dort fast ausschließlich nur Sämereien.

Die Einwohner des Ortes bauen hauptsächlich Gemüse, ganz besonders im großen Umfange Zwiebeln und Einmache-Gurken, und versorgen damit die Städte in der Runde bis auf weite Entfernungen hin.

IV. Geschäftsverkehr des Postamts.

Der Geschäftsverkehr des Postamts hat unter den vorerwähnten Verhältnissen von Jahr zu Jahr zugenommen.

Quedlinburg wurde im Jahre 1801 Preußisch; von 1809 bis 1813 war es Westfälisch, Nachrichten über das Postamt aus damaliger Zeit fehlen gänzlich. Nach Reoccupirung der Provinz 1813 ressortirte das Postamt vom Militair-Gouvernement zu Halberstadt und stand dann bis 1850 als selbstständiges Postamt direct unter dem General-Postamte in Berlin.

Während der Selbstständigkeit des Postamts war demselben die Postverwaltung in Aschersleben in Bezug auf Rechnungslegung zugewiesen, und im Ganzen untergeordnet waren die umliegenden kleinen Postanstalten, Postwärterämter genannt, und zwar: Ermsleben, Harkerode, Hoym bis zur Umwandlung der Postverwaltung Aschersleben in ein Postamt, Ballenstedt, Gernrode, Harzgerode, Alexisbad bis zum Jahre 1850.

Das Postamt hatte vom Jahre 1817 ab seinen besonderen vom General-Postamte aufgestellten Specialetat über Einnahmen und Ausgaben auf drei Jahre lautend.

Es hatte die Befugniß, die Untersuchung über die in seinem Bereich vorkommenden Postcontraventionen und Postdefraudationen zu führen, auch die Strafresolute abzufassen.

Die Inspection erfolgte durch einen Post-Inspector, dessen Wirkungskreis sich auf die ganze Provinz Sachsen, mit Thüringen, die Lausitz und die Altmark erstreckte.

In Folge Reorganisation des Postwesens vom Jahre 1850 ab hörte die Selbstständigkeit des Postamts auf, die Postexpeditionen wurden abgezweigt und das Postamt ist von da ab der Ober-Postdirection in Magdeburg untergeordnet worden.

Auf den Geschäftsverkehr des Postamts waren von Einfluß:

1) Eröffnung der Eisenbahn von Magdeburg nach Halberstadt im Jahre 1842,
2) Aufhebung der Selbstständigkeit des Postamts vom Jahre 1850 ab,
3) Eröffnung der Eisenbahn von Halberstadt nach Thale im Jahre 1862,
4) Einrichtung einer besonderen Bahnhofsexpedition für den Transitverkehr im Jahre 1862,
5) Einrichtung einer mit dem Postamte combinirten Telegraphenstation im Jahre 1863,
6) Einrichtung der Packetbestellung im Orte im Jahre 1863,
7) Trennung des Annahme- und Ausgabedienstes im Jahre 1864,
8) Eröffnung der Eisenbahn Wegeleben-Bernburg-Cöthen im Jahre 1865,
9) Einrichtung des vollen Tagesdienstes bei der Telegraphenstation und für die Annahme und Ausgabe im Jahre 1867,
10) Abzweigung der Telegraphenstation vom Postamte im Jahre 1869,
11) Verlegung des Postamts aus der Stadt nach der Bahnhofsstraße im August 1869,
12) Aufhebung der Bahnhofs-Postexpedition vom 1. August 1869 ab.

V. Dienstlokale.

Das Postamt befand sich

vor 1817 auf der großen Hohenstraße, im spätern Gasthofe zum Deutschen Hause Nr. 43, dann auf dem Markte im jetzigen Worch'schen Hause Nr. 96,

von 1823 bis 1869 auf dem Steinwege im damals Fristerschen, jetzt von Troschkeschen Hause Nr. 900.

Seit dem 1. August 1869 befindet sich das Postamt in dem vom Maurermeister Riefenstahl an der Bahnhofstraße erbauten Hause. Dasselbe ist zweistöckig und massiv erbaut, hat eine Front von 72 Fuß Länge und eine freie Einfahrt nach dem geräumigen Hofe von 12 Fuß Breite sowie acht Dienstlocale in der ersten Etage.

Das Nebengebäude, ebenfalls massiv gebaut, enthält die Packkammer und das Waschhaus.

In den oberen Etagen haben Dienstwohnungen:

im Hauptgebäude der Postdirector,
im Nebengebäude der Wagenmeister.

Die zu zahlende Miethe beträgt jährlich 720 Thlr.

Außerdem ist im Bahnhofsgebäude ein Zimmer zum Aufenthalte der Postunterbeamten beim Verrichten des Perrondienstes angemiethet.

VI. Beamtenverhältnisse.

Amtsverwaltung

von 1813—1816 durch Postmeister Jossa,
» 1817—1818 » Postadministrator Meißner,
» 1819—1840 » Postmeister Major a. D. von Bandemer,
» 1841—1849 » Postmeister Oberstlieutenant a. D. von Liebhaber,
» 1850—1851 » Postsecretair Graßhoff als commissarischer Amtsvorsteher und während der Einberufung desselben als Feldpostmeister des IV. Armeecorps,
vom 17. November 1850 bis 1. März 1851 durch Postsecretair Reuch, interimistisch,
von 1852 durch Postdirector Graßhoff.

Das Personal des Postamts bestand:

im Jahre	Amts-Vorsteher.	Postsecretaire.	Hilfsarbeiter.	Wagenmeister.	Büreaudiener.	Briefträger.	Landbriefträger.	Packetbesteller.	Stadtpostboten.	Postconducteure.	Postbegleiter.	Packetträger.	Wagenwascher.	in Summa.	
1827	1	1	1	1	.	1	.	.	.	.	.	.	.	5	
1828	1	1	1	1	.	1	1	.	.	.	.	.	.	6	Einrichtung der Landbriefbestellung.
1837	1	2	1	1	.	1	2	.	.	.	.	.	.	8	
1841	1	3	2	1	1	1	2	.	.	.	.	.	.	11	
1842	1	3	2	1	1	1	2	.	.	2	.	.	.	13	Eröffnung der Eisenbahn Magdeburg-Halberstadt.
1849	1	3	2	1	1	2	2	.	.	2	.	.	.	14	
1855	1	3	2	1	2	2	2	.	.	2	.	.	.	15	
1859	1	3	2	1	2	2	2	.	.	2	.	.	1	16	
1860	1	3	2	1	3	3	3	.	.	2	.	.	1	19	
1862	1	3	4	1	3	3	3	.	.	2	1	2	1	24	Eröffnung der Eisenbahn Halberstadt-Thale.
1863	1	3	5	1	3	3	3	2	.	2	.	3	1	27	Errichtung der combinirten Telegraphen-Station und der Packetbestellung mittelst Handkarren.
1864	1	3	6	1	4	4	3	1	1	2	.	3	1	30	Trennung des Annahme- u. Ausgabedienstes, Packetbestellung per Wagen.
1865	1	3	6	1	4	4	2	1	1	2	.	3	1	29	Eröffnung der Eisenbahn Wegeleben-Cöthen;
1866	1	3	7	1	4	4	2	1	1	2	.	3	1	30	Einrichtung der Postexpeditionen Ditfurth, Hedersleben, Altgatersleben.
1867	1	3	8	1	4	4	2	1	1	2	.	3	1	31	Einrichtung des vollen Tagesdienstes bei der Telegraphen-Station und im Postamte.
1868	1	3	8	1	4	5	2	1	1	2	.	3	1	32	
1869	1	3	6	1	4	5	2	1	1	2	.	3	1	30	Telegraphen-Station abgezweigt.
1870	1	3	5	1	4	5	2	1	1	2	.	3	1	29	Aufhebung der Bahnhofs-Expedition und Vereinfachungen im Expeditionsdienste.
1871	1	6	2	1	4	5	2	1	1	2	.	3	1	29	Beförderung der Postexpediteure zu Postsecretairen.
1873	1	6	2	1	4	5	2	1	1	2	.	3	.	28	Wagenwascher-Stelle eingezogen.

Den Schluß bilden statistische Tabellen über die finanziellen und Verkehrsverhältnisse des Postamtes seit 1850.

56. Der Brief, seine Arten und Abarten.

Eine Studie.

Von C. Löper, Ober-Postdirections-Secretair zu Straßburg im Elsaß.

Seit der Kindheit der Civilisation hat der Mensch das Bedürfniß gefühlt, mit entfernten Personen in Verkehr zu treten. Er erfand den Brief und machte denselben zum Dolmetscher seiner Gedanken und Gefühle. Der Brief bringt die Entfernten geistig näher, und man kann ihn auch als eine schriftliche Unterhaltung zwischen solchen bezeichnen. So sehr der mündliche vor dem schriftlichen Verkehr gewiß in vieler Hinsicht den Vorzug verdient, so darf man doch nicht außer Acht lassen, daß mit dem letzteren nicht nur häufig eine genaue Darstellung des Ausdrucks, sondern auch eine haftende, fixirte gegeben ist. **Littera scripta manet**, das geschriebene Wort bleibt, während das gesprochene leicht verweht.

Vor der Erfindung der Schrift mußte man sich behufs des Verkehrs mit einer entfernten Person stets eines besonderen Boten bedienen, während später der Brief denselben ganz oder doch theilweise ersetzte. Epictet sagte mit Bezug darauf, daß der Brief ein stummer Bote, der Bote ein lebendiger Brief wäre. Diese Bezeichnung erscheint um so treffender, als die Ueberkunft von Nachrichten vermittelst der Briefe auf uncivilisirte Völker einen großen Eindruck ausüben soll. So geriethen beispielsweise die Indianer in Amerika sehr in Erstaunen, als sie wahrnahmen, daß die Spanier nach Einsicht eines Briefes sofort wußten, was sich in dem Orte, von dem derselbe gekommen war, zugetragen hatte. Verwundert fragten sie, ob denn das Papier lebendig wäre und reden könnte, denn sie hielten eine Verständigung mit Entfernten nur in diesem Falle für thunlich.

Der älteste Brief soll derjenige sein, den der Indier-König Stabrobates der Königin Semiramis übersandte. Urkundlich beglaubigt ist ferner die Absendung eines Briefes von David an Joab, den Uria bestellte (2. Sam. 11, 14), und bei den Griechen der des Königs Prötus von Argos, welcher dem Bellerophontes an den König von Lycien mitgegeben ward. (Ilias VI. 168). Der älteste den Deutschen aufbewahrte Brief dürfte der des Ruodpert von St. Gallen aus dem 11. Jahrhundert sein; derselbe ist zwar lateinisch geschrieben, enthält aber Deutsche Paraphrasen einiger Begriffe und Gedanken (abgedruckt in Wackernagels altdeutschem Lesebuche). In dem Artikel: »Zur Geschichte des Briefschreibens und des Briefgeheimnisse.« (Post-Amtsblatt Nr. 67 pro 1872) ist hervorgehoben, wie verschieden das Material der Briefe in früherer Zeit war. Fast ebenso vielfältig war die Art und Weise der Uebermittelung der brieflichen Nachrichten. Herodot berichtet, daß ein Sklave seine glattrasirte Kopfhaut zur Ausfertigung einer Botschaft hergeben, als das Haar wieder gewachsen war, diesen Brief am Bestimmungsorte vorzeigen mußte. Dort wurde er geschoren und nach erfolgter Beseitigung der Schriftzeichen in derselben Weise mit einer Antwort versehen. Decimus Brutus sandte während der Belagerung von Mutina im Jahre 43 vor Chr. Tauben ab, an deren Beinen Briefe befestigt waren, während Cicero, als er sich in äußerster Gefahr befand, einen Brief mittelst eines Wurfpfeils dem Julius Cäsar übersandt und ihn

um Hülfe gebeten haben soll (Cluverus, epitome historiar. mundi, pag. 231). Der Letztere soll in Briefen an Cicero bereits eine Art Geheimschrift, hergestellt durch Versetzung der Buchstaben, angewandt haben.

So allgemein bekannt jetzt die Kunst des Schreibens ist, so wenig war sie es in älterer Zeit; damals hatten nur wenige »erleuchtete« Personen sich dieselbe angeeignet. Diese Seltenheit des Schreibens konnte man auch in Deutschland noch in den letzten Jahrhunderten finden. Die meisten Menschen, welche Nachrichten der Ferne anzuvertrauen hatten, bedienten sich zum Aufzeichnen derselben solcher Leute, welche aus dem Briefeschreiben ein Gewerbe machten. Unter solchen Umständen ist es erklärlich, wenn man dies Gewerbe als eine Kunst darzustellen suchte und in der Literatur besondere Anleitungen zum Stylisiren der Briefe aufkamen. Heutzutage ist man geneigt, auf die »Briefsteller« mit mitleidigem Auge herabzusehen, ganz bedeutungslos waren dieselben aber im Mittelalter nicht. Sie dienten nämlich für die Lehre des Brief- und Geschäfts-Styls im weitesten Sinne und für dessen kunstgerechte Uebung mittelst einer Anzahl Muster, die höchst veranschaulichend wirken. In diesen Briefstellern findet man nicht nur Briefe des alltäglichen Familienlebens, sondern auch solche bedeutenderer Privat-Personen, selbst den Correspondenz-Wechsel von Bischöfen und Fürsten bis zum Papst und Kaiser hinauf. In den darin enthaltenen Musterbriefen ist das ausgedehnte Gebiet des Rechtslebens verkörpert, und da sie häufig auch der Wirklichkeit entlehnt sind, so kann man durch dieselben manchen Einblick in geschichtliche und rechtliche Verhältnisse des Mittelalters erlangen, wie beispielsweise von Rockinger (Briefsteller und Formelbücher 2c., München 1861) nachgewiesen ist. Im Laufe der Zeit nahmen diese Sammlungen von Briefen ein künstlerisches Gewand an; dictare war der Ausdruck für die Thätigkeit, schulgerecht zu schreiben, während die Kunst selbst ars dictandi genannt wurde.

Bereits am Schlusse des eilften Jahrhunderts war eine Theorie der kunstgerechten Anfertigung von Briefen und Urkunden vom Diakon Alberich von Monte-Cassino erschienen. Danach unterschied man fünf Hauptbestandtheile eines Briefes: die salutatio oder die im Eingange zu setzende Begrüßung, die captatio benevolentiae oder die Art und Weise, einen günstigen Eindruck beim Empfänger — insbesondere schon mit Bezug auf das in Frage stehende Geschäft — hervorzurufen, damit die narratio (Erzählung) gebührend folgen könne oder man des Erfolges der petitio (Bitte) sicher sei, je nachdem nämlich der Inhalt sich um die Mittheilung bestimmter Begebenheiten und Vorfälle dreht, oder auch gewisse Bitten und Forderungen gestellt werden, endlich auch die conclusio oder den zum vorstehenden Ganzen passenden Schluß.

In den Briefstellern des siebzehnten Jahrhunderts macht sich, gleichwie in der ganzen damaligen Literatur, die Zopfzeit bemerkbar. Riehl hebt in seinen Culturstudien 2c. nach den Briefstellern aus jener Zeit hervor, »daß ein einfacher, aber ächter und gerechter Brief« damals gar aus zwölf Theilen bestehen mußte, als: 1) salutatio, 2) exordium, 3) narratio, 4) confirmatio, 5) petitio etc. Der letzte (12.) »Theil« ist sigilli impressio. Diese zwölf Theile werden dann wieder dreifach gruppirt, als »wesentliche«, »mitfolgend nothwendige« und »willkürlich beliebige« *). — Noch im vorigen Jahrhundert war es in Deutschland üblich, sehr lange

*) Die übrigen Theile heißen: 6) conclusio, 7) valedictio, 8) subscriptio, 9) appositio diei conceptionis, 10) complicatio, 11) inscriptio oder zu Deutsch, wie Alhardus

Briefe zu schreiben, obschon man sich von den obigen Regeln wohl mehr und mehr emancipirte. Man hat mit Recht behauptet, daß bei den Deutschen — insbesondere der damaligen Zeit — die Briefe die Stelle der Memoiren vertraten. Die einsame Stille beim Briefeschreiben sagte der ganzen Anschauungsweise der damaligen Periode sehr zu. Seit den letzten Jahrzehnten ist dies jedoch ganz anders geworden, denn seitdem hat der Sinn für öffentliche Angelegenheiten bedeutend zugenommen und damit hat sich auch der Gesichtskreis der Correspondenten erweitert, ist ihre Art und Weise des Denkens sowie des Schreibens über sich und die ihrigen eine andere geworden. Wir besitzen jetzt kaum noch Zeit und Ruhe, über uns und unsere Interessen so lange Briefe zu schreiben, als es unsere Eltern und Vorfahren thaten. Es scheint auch kaum die Nothwendigkeit mehr dazu vorzuliegen, da die Presse inzwischen eine große Ausdehnung gewonnen hat und ihre Berichte den Inhalt mancher brieflichen Nachricht ersetzen und überholen. Man hat nachgerade gelernt, sich möglichst kurz in seinen Briefen zu fassen, wie auch die ziemlich häufige Benutzung der neueren Gattung der schriftlichen Mittheilung, der Postkarte, bekundet.

Der Brief (litterae) ist ein Gegenstand, der jedem practischen Postbeamten sehr geläufig ist. Mit Bezug auf die Spedition der Briefe hat Büssel treffend bemerkt, daß der Postbeamte der größte Spediteur und sein Büreau ein Weltcomptoir sei. Das Gesagte findet insbesondere auch auf die modernen ambulanten Post-Büreaus Anwendung. Die Beschäftigung mit Briefen brachte den Postbeamten in einer Zeit, in der die Kunst des Schreibens und des Lesens — besonders auch der geschriebenen Mittheilungen — viel weniger allgemein, als heute war, eine eigenthümliche Würdigung ein. So berichtet Professor Bekmann (historische Beschreibung der Chur- und Mark Brandenburg 1752—1754) nach halbamtlichem Material seines Vaters aus der Zeit von 1708—1714 von der Stadt Gardelegen: »Von dem Magistrat ist merkwürdig, daß selbiger allezeit mit Litteratis, gelehrten Leuten, versehen gewesen, man auch keinen leichtlich in den Rath genommen, der nicht studirt gehabt hätte, wozu jedoch auch die Herren Postmeister zu rechnen sein, weil sie in der That litterati und gestalten sachen litteratissimi sein, indem sie beständig mit Briefschaften umgehen.« (conf. auch Zeitschrift für Preuß. Geschichte u. Landesk. Bd. 10 S. 310.)

Nach Maßgabe der gesetzlichen und administrativen Bestimmungen hat der Postbeamte nur mit dem Aeußeren, der Form, und daneben mit dem Gewichte der ihm anvertrauten Briefe, nicht mit deren Innern, dem Inhalte*), zu thun. Daneben rechnet er nur noch mit dem Beischlusse, sofern derselbe declarirt war. Der Postbeamte kommt deshalb während seiner dienstlichen Beschäftigung kaum in die Lage, die Briefe anders zu classificiren, als es eben durch den Postbetrieb

---

Moller in seiner Praxis epistolica (1663) schreibt: 1) der Gruß, 2) der Eingang, 3) die Erzählung, 4) die Bekräftigung, 5) die Bitte, 6) der Beschluß, 7) die Gesegnung, 8) die Unterschrift, 9) der Tag der Abfassung, 10) die Zusammenlegung und Einfalzung, 11) die Ueberschrift, 12) des Siegels Aufdrückung. Partes primariae sind Nr. 3, 8, 11 und 12, partes secundariae: 1, 9, 10, partes omittendae 2, 4, 5, 6 und 7.

*) In Frankreich hatte man noch am Ende des fünfzehnten Jahrhunderts eigenthümlicher Weise in Anspruch genommen, daß die Beförderer der Briefe auch den Inhalt derselben kennen sollten, wenigstens hatte der König Carl VIII. im Jahre 1495 ein Edict erlassen, in welchem es den Courieren bei Strafe des Erhängens (sous peine de la hart) verboten war, Briefe zu befördern, welche etwas »gegen die heiligen Decrete von Basel und gegen die pragmatische Sanction« enthielten.

selbst geboten ist. Es dürfte indessen nicht ohne Interesse sein, auch einmal zu untersuchen, in welche Arten und Abarten der Brief zerfällt, die ersteren in gewisse Kategorien einzutheilen und einzelne näher zu betrachten. Indem ich dies nachstehend versuche, halte ich mich dabei an die den Briefen im Laufe der Zeit gegebenen speciellen Bezeichnungen.

Der Brief ist vor Allem ein Gegenstand des Transports — ein Schiff des Geistes auf dem Ocean der Entfernungen (Stephan, aus dem Verkehrsleben im Alterthum) —; es liegt deshalb in der Natur der Sache, daß mehrere specielle Bezeichnungen desselben mit dem Transport zusammenhängen oder doch damit in nahe Verbindung gebracht werden können. Eine Anzahl Briefe hat nämlich die Benennung erhalten:

nach dem Lande der Auflieferung oder der Bestimmung: Auslandsbrief, Inlands-;
nach dem Orte der Auflieferung: Stadt-, Land-;
nach der Zeit der Auflieferung: Neujahrs-, April- Valentins —;
nach der Art der Auflieferung: Schalter-, Kasten-;
nach dem Beförderer oder der Art der Beförderung: Boten-, Schiffs-, Feldpost-, Ballon-, Taubenpost-, Estafetten-;
nach der Art der Bestellung: Expreß-;
nach der Art der Empfangnahme: Postrestante-;
nach der Art der Entrichtung der Beförderungs-Gebühr: Franco-, Porto-;
nach der Größe der Beförderungs-Gebühr: Groschen-, Penny-;
nach dem Mangel einer Beförderungs-Gebühr: Portofreiheits-, Franco-null-Brief.

Von besonderer Wichtigkeit für die Bezeichnung der Briefe sind natürlich die Absender und Empfänger, ihr Stand, ihre Eigenschaft und ihre Beziehungen zu einander; man unterscheidet demgemäß:

Fürsten-, Frauen-, Kinder-, Taubstummen-, Soldaten-, Gevatter-, Freundesbriefe 2c.

Die größte Anzahl der den Briefen ertheilten Namen beziehen sich jedoch auf deren Zweck und Inhalt. Zuerst möge der erstere in's Auge gefaßt werden; ich unterscheide nach dem zu erreichenden Zwecke: Mahn-, Bettel-, Gruß-, Zuneigungs-Droh-, Beglaubigungs-, Erkundigungs-, Vorschuß-Briefe u. s. w. und nach dem verfehlten Zwecke: Retour-, Rebüt-Briefe. In England legt man denjenigen Briefen, welche eine ungenügende Adresse tragen und deshalb ihre Bestimmung schwer oder gar nicht erreichen, Eigenschaften einer Person bei, indem man sie blinde und stockblinde (stone blind) nennt; letztere gelangen in das Büreau der »todten Briefe« (dead letter-office). — Eine besondere Erörterung verdienen die oben angeführten Gruß-Briefe, welcher Bezeichnung man heute kaum noch begegnet. Riehl (a. a. O.) sagt darüber: »Dies waren — vor zwei Jahrhunderten — solche Briefe, die man ohne einen bestimmten Stoff des Schreibens blos wechselte, um sie zu wechseln, eine Correspondenz um der Correspondenz willen.« Diese Art Briefe erfüllte mithin etwa denselben Zweck, wie die als reine Förmlichkeiten sich qualificirenden Besuche gewisser Kreise der Gesellschaft und die heutigen Visitenkarten. Die alten Briefsteller sollen nicht nur reichliche Anleitung zur Anfertigung der Gruß-Briefe geben, sondern auch Unterarten abzweigen und lehren z. B. wie Einer,

der auf einen Grußbrief, welcher nichts enthielt, keine Antwort bekommen hat, einen zweiten Grußbrief abfassen solle, der nun einen Inhalt gewinnt, indem er das Bedauern ausspricht, daß auf den ersten inhaltlosen Brief eine Antwort nicht erfolgt sei. Es dürfte auf diese und ähnliche Höflichkeitsbriefe ohne rechten Inhalt gemünzt sein, wenn der Staatsrath Klüber in seinem Werke: »Das Postwesen wie es war, ist und seyn könnte« sagt: »Es giebt einen Correspondenz-Luxus, wie einen Schau-, Kleider-, Eß- und Trink-Luxus und eine Correspondirsucht wie eine Gefall-, Zank-, Intriguir-, Klatsch- und Disputirsucht.«

Man fand indessen auch, daß der Brief nicht nur zum Austausch von Höflichkeit gut wäre, sondern daß man auch in demselben Meinungen aussprechen könnte, welche sich mündlich weniger gut ausdrücken lassen. Eine sprüchwörtliche Redensart sagt mit Bezug darauf: »litterae non erubescunt, der Brief erröthet nicht, d. h. man schreibt — unter Umständen — kecker als man spricht.

Der Inhalt des Briefes kann sich über die verschiedenartigsten Dinge verbreiten; in demselben können vergangene, gegenwärtige und zukünftige, eigene und fremde, private und öffentliche Angelegenheiten erörtert werden. Neben unwichtigen Dingen können im Briefe sehr wichtige, in das bürgerliche Leben tief einschneidende Verhältnisse behandelt werden. So kann ein dingliches Recht an eine Sache brieflich von einer Person abgetreten und von einer anderen übernommen werden. Das Recht, eine bestimmte Handlung auszuführen, kann durch einen Brief ertheilt werden. Verlobungen, Ehe-Versprechungen, Verpfändungen, Käufe und Verkäufe, Verpachtungen, Vermiethungen 2c. können mittelst eines solchen bewirkt werden. Unter Umständen ist es auch zulässig, ein Testament in Form eines Briefes abzufassen. Nach dem Allgemeinen Landrecht für die Preußischen Staaten vertritt die geführte Correspondenz die Stelle des schriftlichen Vertrages, insofern die Bedingungen und die wechselseitige Einwilligung der Contrahenten daraus zu entnehmen sind. Wenn zu den Geschäften, worüber der Vertrag geschlossen worden, die Ausfertigung eines förmlichen Instrumentes erforderlich ist, so vertritt der Briefwechsel die Stelle einer Punctation. Bei allen diesen Angelegenheiten ist es natürlich von größter Wichtigkeit, daß die Briefe die Namen des Absenders und Empfängers so genau angeben, daß ein Irrthum in dieser Beziehung nicht obwalten kann.

Das Wort »Brief« hat neben der landläufigen als schriftliche Mittheilung noch verschiedene andere Bedeutungen:

Im sechszehnten Jahrhundert war Brief synonym mit »Zeitung.« So fand ich beispielsweise in einer im Jahre 1590 gedruckten Flugschrift, einer Art Kalender, betitelt: »Der post Reutter bin ich genandt, Dem Hinckenden Bothen wol bekandt« folgende Stelle: »Mein Zeittung thet man gern kauffen, — Dieweil sie Wahr was, vnd gewis — Auch niemandts vnuerborgen ist, — Das es sind denckwirdig geschicht — Was ich in meinem Brieff bericht u. s. w.« Eine Erklärung dieser Synonymie findet man darin, daß die ersten Zeitungen im Wesentlichen nur den Inhalt wichtigerer Briefe wiedergaben. Setzt sich doch noch heute eine Zeitung besserer Art aus den Berichten einer Anzahl Briefe zusammen, die durch die Veröffentlichung »offene Briefe« werden. Unter dieser letzteren Gattung, welche ursprünglich in einer Zeitung sich befanden, verdienen besondere Erwähnung die sogenannten »Junius-Briefe,« welche 1769 im Public Advertiser in London erschienen und später gesammelt wurden. Dieselben werden von den Engländern

unter die classischen Werke ihrer Literatur gerechnet und noch vielfach gelesen. Sie sind auch in das Deutsche übersetzt worden.

In den Kurszetteln der Staatspapiere und Actien (Fondszetteln) erscheint der Ausdruck »Brief« neben »Geld« statt Forderung neben Gebot. In England findet man für Brief den Ausdruck »bill, paper oder printed prices gedruckte Preise.« Die Bezeichnungen »Brief« und »Geld« sind hier und dort auch in der Preisstellung der realen Waaren üblich geworden.

Man pflegt Brief auch ein wie derselbe zusammengefaltetes Stück Papier zu nennen, so sagt man beispielsweise: »ein Brief Nadeln ꝛc.« Im Elsaß, insbesondere in Straßburg, wird jede Papierdüte »Brief« genannt.

Brief heißt im Elsaß ferner ein Amulet, das gegen das Fieber getragen wird; man spricht deshalb auch von einem Fieber-Briefe. Briefe waren schließlich aber auch synonym mit Urkunden, Verbriefungen, Diplomen u. s. w. In solchen heißt es sehr häufig: »Alle, die diesen Brief sehen und hören lesen ꝛc.« Diese Bezeichnung dürfte vielleicht damit zusammenhängen, daß die meisten Urkunden, ausgestellt von Fürsten, Bischöfen, Herren, Städten, Behörden ꝛc., zugleich, wenn auch nur für eine kurze Zeit, Briefe gewesen sind, welche den betreffenden Empfängern zur Beglaubigung gewisser Handlungen dienen sollten. Viele Urkunden und zwar schon solche aus dem dreizehnten Jahrhundert — vielleicht auch früher schon — sind ausdrücklich als »offene Briefe« bezeichnet worden, welche also für Alle, die davon Kenntniß erhielten, rechtsverbindlich sein sollten. Die Bestellung dieser Art Briefe geschah wohl stets durch besondere Kanzlei-Boten. In dieser Bedeutung des Wortes giebt es folgende Sprüchwörter: »Kurze Briefe (Verbriefungen aller Art) viel Glaubens, lange Briefe wenig Glauben« und Briefe (Urkunden) sind besser als Zeugen. In Murners Schelmenzunft (Ausgabe Waldau S. 21) findet man ferner die sprichwörtliche Redensart: »Ain Loch durch den Brieff reden«, d. h. eine Urkunde widerrechtlich auslegen.

Bei Durchsicht von Urkunden-Sammlungen — sogenannten Quellenwerken*) — Geschichtsbüchern ꝛc. fand ich eine größere Anzahl Verbindungen mit dem Worte: »Briefe.« Da es immerhin von einigem culturhistorischen und linguistischen Interesse ist, dem ursächlichen Zusammenhange derselben nachzuforschen, so führe ich einige nachstehend an. In den meisten Fällen charakterisirt bereits das Wort den Inhalt dieser Briefe oder Urkunden. Eine genaue Scheidung zwischen Briefen im Sinne von schriftlichen Mittheilungen und eigentlichen Urkunden wird sich nach den gemachten Andeutungen nicht bei einer jeden Gattung durchführen lassen; bei einigen selteneren Ausdrücken gebe ich eine kurze Erläuterung. Es giebt: Ablaß-, Abzugs-, Accreditiv-, Acht- (Verbannungs-), Adels-, Anklage-, Apostel-, Arrest-, Artikel-, Audienz-, Befehdungs-, Befehls-, Begnadigungs-, Beil- (Biel-) (Vertrag über Gewährung eines Darlehns behufs Erbauung oder Ausrüstung eines Schiffes unter gleichzeitiger Verpfändung desselben), Bestallungs-, Bodenzins-, Bodmerei-, Bürger-, Bürgschafts-, Bundes-, Compaß- (Ersuchungsschreiben an einen fremden Richter, daß er Zeugen verhören möchte), Credit-, Ding-, Dring- (Mahn-), Erholungs- (landesherrliche Gnadenfrist-Ertheilung), Fehde-, Feindes-, Fracht-, Freiheits-, Freisprechungs-, Friede-, Friedens- (gerichtet von Bischöfen an Gemeinden, die bisher

*) Die Bedeutung der Briefe für ältere Deutsche Geschichtskunde ist in dem großartigsten Deutschen Quellenwerke, in den Monumenta Germaniae historica hinreichend gewürdigt und denselben eine Haupt-Abtheilung zugewiesen.

von der kirchlichen Gemeinschaft ausgeschlossen waren), Frist-, Frohn-, Gegen-, Geheim- (Verhaftungs- lettre de cachet), Geleits-, Gesundheits- (auch Paß), Gnaden-, Haupt-, Hirten-, Hypotheken-, Innungs-, Kaper-, Kauf-, Kündigungs-, Lehen-, Lehr-, Leibgedings-, Loos-, Lurd- (falsche Urkunde im Schiffswesen), Majestäts- (Böhmischer vom Jahre 1609), Meisterrechts-, Meß-, Obedienz-, Pacht-, Pact- (pactum), Pasquill-, Pastoral-, Patent-, Pfaffen- (bestimmte geschichtliche Urkunde der Schweiz), Pfand-, Prämien-, Protest-, Rechts-, Renten-, Repressalien-, Respondenz-, Revers-, Rheder-, Richte-, Schadlos-, Scheide-, Schluß-, Schuld-, Schutz- und Schirm-, Schwör- (Verfassungs-Urkunde in Straßburg, die in jedem Jahre öffentlich beschworen wurde), Sein- (Vertrag zum Schutze gegen feindliche Ueberfälle), Spruch-, Steck-, Stell-, Stiftungs-, Stuben- (Zunft), Sühn-, Tausch-, Theilungs-, Tod- (wenn eine bestimmte Forderung erloschen und die Urkunde demgemäß zerschnitten ist), Tonsur-, Urtel- (Urtheil-), Vasallen-, Vererbungs-, Verfassungs-, Verhaft-, Wechsel-, Weih-, Zunfts- rc. Briefe.

Nicht schwer dürfte es halten, noch viele andere Verbindungen mit dem Worte Brief zu finden und damit zugleich einen neuen Beweis von der Reichhaltigkeit des Deutschen Sprachschatzes zu liefern.

Mir kam es hier zugleich darauf an, den Nachweis zu führen, daß der Brief in vielen Lagen des menschlichen Lebens eine Rolle gespielt hat und noch heute spielt. Obschon der Brief seine Nebenbedeutung als Urkunde mehr und mehr abstreift, so nimmt dessen Wichtigkeit mit dem Fortschreiten der Cultur und der Verkehrs-Beziehungen gewiß eher zu als ab. Derselbe ist ein treuer Begleiter des civilisirten Menschen von der Wiege bis zum Grabe. Noch unbewußt erhält das Kind den Pathenbrief und gar wichtig pflegt ihm gewöhnlich derjenige Tag zu sein, an welchem es den ersten wirklichen Brief empfängt. Die verschiedenartigsten Correspondenzen hat der Erwachsene abzusenden oder sie gehen ihm zu, als: Abschieds-, Benachrichtigungs-, Berichts-, Einladungs-, Empfehlungs-, Ermahnungs-, Geburtstags-, Familien-, Gerichts-, Geschäfts-, Trauer- rc. Briefe und schließlich muß er den letzten von allen schreiben; unter demselben versteht man bisweilen auch das Testament.

Die Wirkung des Briefes wird dem Inhalte desselben meistens entsprechen, dabei kommt jedoch auch die Individualität des Lesenden, die übrigens bereits beim Schreiben zu berücksichtigen ist, in Betracht. Welche verschiedenen Gedanken und Gefühle vermag schon ein Brief bei Lesern aus verschiedenen Klassen der Gesellschaft zu erwecken und wie mannigfaltig kann nach den vorstehenden Andeutungen der Inhalt der verschiedenen Arten Briefe sein! Unter Umständen läßt sich die Wirkung eines eingetroffenen Briefes in einem ganzen Dorfe, einer kleinen Landstadt verspüren; ich erinnere nur an die günstigen Nachrichten eines nach fernen Ländern Ausgewanderten, welche bisweilen ein wahres Auswanderungsfieber zu erzeugen vermögen.

Es ist bemerkenswerth, daß weder in dem Postgesetze vom 2. November 1867, noch in demjenigen vom 28. October 1871 sich eine Bestimmung darüber befindet, was unter einem Briefe zu verstehen sei. Wie in dem Werke des Herrn Geheimen Ober-Postraths Dr. Dambach (Gesetz über das Postwesen des Deutschen Reichs) hervorgehoben ist, hat man davon Abstand genommen, in die gedachten Gesetze eine bestimmte Definition von »Brief« aufzunehmen, weil man sich überzeugte, daß eine vollständig zutreffende Definition von »Brief« so überaus schwierig sei, daß es richtiger schien, den Sprachgebrauch und beziehungsweise das Reglement entscheiden zu

lassen. Eine Definition des Briefes — auch im engeren Sinne — erscheint schon wegen der Mannigfaltigkeit der Arten schwierig. Eine interessante Erklärung einer bestimmten Gattung, der Freundesbriefe, hat E. M. Arndt in einem Schreiben an den Staatskanzler Fürsten von Hardenberg gegeben. Es heißt dort: »Briefe sind oft nur wie Blitze der Seele, die aufleuchten ohne Donnerschlag, wie Einfälle des Augenblicks, die da kommen und gehen gleich Wellen am Meeresstrande. Briefe sind wie Gedanken vor Gott, wie Aufwallungen guter Thaten oder böser Begierden vor Gott.« Briefe in solchem Sinne geschrieben, gewähren gewiß einen tiefen Einblick in das Geistes- und Gefühls-Leben des Menschen und, sofern der Verfasser ein Dichter war, in dessen geistige Werkstätte. Dies mochte beispielsweise Chamisso fühlen, wenn er an seinen Freund de la Foye schrieb: »Briefe sind Archive, verwahre meine Briefe!« In der That, von den vielen Gattungen schriftlicher Geistes-Erzeugnisse sind es gerade die Briefe, welche unter gewissen Voraussetzungen nicht nur ein geschichtliches, sondern daneben auch ein ästhetisches und psychologisches Interesse zu gewähren vermögen. In Würdigung dieser Umstände ist man denn auch dazu übergegangen, die Briefe — insbesondere die Freundes-Briefe — bedeutender Personen zu sammeln und als literarische Erzeugnisse zu veröffentlichen; ich erwähne hier nur den Briefwechsel zwischen Schiller und Göthe ꝛc.*) Den gesammten Briefwechsel zwischen befreundeten Personen, sofern solcher ganz unbefangen geführt wurde, könnte man vielleicht als den geistigen Spiegel derselben bezeichnen.

Die Briefe mit ihrer lebhaften eindringlichen Gesprächsform, ihrer Anordnung des Stoffes ꝛc. nehmen, wo sie auch zur Erscheinung gelangen, stets ein gewisses Interesse in Anspruch. Dies wird denn auch vielfach in Berücksichtigung gezogen. Montesquieu wandte die Brief-Form 1721 bei seinem berühmten Werke: »Die Persischen Briefe« an; dasselbe that Göthe in seinem Roman: »Werthers Leiden«; Weber schrieb 1827 Briefe eines in Deutschland reisenden Deutschen u. s. w. Man hat versucht, ganze Wissenschaften und Künste in Form von Briefen abzufassen und in neuester Zeit ertheilt man sogar Sprachunterricht vermittelst gedruckter Briefe, die man auf Wunsch auch einzeln zugesandt erhält. (Methode Toussaint-Langenscheidt, brieflicher Sprachunterricht ꝛc. Berlin. 18. Auflage) In Theaterstücken trägt ein Brief öfters zur Verwickelung der Situation bei und bisweilen ist ein solcher der deus ex machina, der die Lösung vorbereitet. In letzterem Falle greift derselbe, gleichwie eine Persönlichkeit wirkend, in die Handlung ein, er ist sonach gewissermaßen — gleichwie auch öfters im gesellschaftlichen Leben selbst — der Repräsentant einer abwesenden Person.

Der Brief ist gewöhnlich nicht an eine größere Zahl Personen, sondern nur an den namhaft gemachten Empfänger selbst bestimmt. Die Einsicht in Briefe eines Anderen ist nur mit Willen desselben gestattet. Hinter Briefe einer dritten Person gelangen heißt denn auch vielfach so viel als hinter die Geheimnisse derselben kommen, und schon ein älteres Sprüchwort lautet: »Um fremde Brief und Seckel soll sich Niemand bekümmern.« Luther bereits erklärte die Verletzung des Briefgeheimnisses für Todsünde, die Verlust göttlicher Gnaden nach sich ziehe; er sagte: »Kein

*) Dabei darf nicht unerwähnt bleiben, daß bereits im Alterthum Sammlungen von Briefen des Cicero und des jüngeren Plinius veranstaltet wurden, die freilich mehr als Muster der Schreibart dienen sollten.

größerer Briefefälscher ist auf Erden, denn wer einen fremden Brief zu eigen machet.« (Stephan, Geschichte der Preuß. Post. S. 52.)

Je mehr die Postverwaltungen für die sichere Ueberkunft der ihnen anvertrauten Briefe Sorge trugen, desto inhaltreicher dürften die letzteren geworden sein. Es bedurfte nun nicht mehr der früher vielfältig angewandten Geheimschrift, wenn es darauf ankam, Nachrichten von Wichtigkeit, die geheimsten Gedanken der Ferne anzuvertrauen. Der Correspondent, welcher seine Wünsche, Hoffnungen, Befürchtungen und Neigungen dem Briefe anvertraut, giebt damit gewissermaßen sein Wohl und Wehe der Postverwaltung und ihren Beamten Preis und nicht ohne Grund hat man behauptet, daß der Briefbeutel mehr Geheimnisse berge, als das Siegel der Beichte. Die Postverwaltungen sind sich aber der Wichtigkeit ihrer Aufgabe, das Symbol der Verschwiegenheit aufrecht zu erhalten, in vollem Maße bewußt, zumal in allen Cultur-Staaten jetzt der Grundsatz gilt, daß das Briefgeheimniß unverletzlich sei.

Die sorgsame und treue Behandlung der Briefe ist den Postbeamten wohl überall ganz besonders zur Pflicht gemacht worden. Beust (Postregal 1748) sagt von den Postmeistern, Postverwaltern und Posthaltern, daß deren Treue in der »Aufrichtigkeit und Redlichkeit bestehe, die selbige darinne verweisen, wenn sie mit denen ihnen anvertrauten Briefen redlich und aufrichtig umgehen und solche nicht erbrechen«, und der Schriftsteller Meybusch gab schon vor Beust den Postbeamten in einer Dissertation über das Postregal den folgenden Rath:

»Omnia si perdas, bulgam servare memento
Qua semel amissa, certa pericla subis.«

»Wenn Du Alles verlierst, so suche wenigstens das Felleisen zu retten, denn wenn dieses verloren geht, so wirst Du zweifelsohne Gefahr laufen.«

Diesem Rathe entsprechend soll beispielsweise auch denjenigen Beamten, welchen auf den Englischen Schiffen die Briefsäcke anvertraut sind, anempfohlen sein, bei etwaigen Schiffbrüchen und anderen Unglücksfällen vor Allem die Briefe zu retten. Es sind denn auch einzelne Fälle bekannt geworden, daß die Beamten, dieser Ordre gemäß, die Rettung der Briefsäcke mit Gefahr ihres Lebens bewirkt haben.

Die Unterschlagung von Briefen seitens der Postbeamten wird in den Cultur-Staaten mit angemessenen Strafen geahndet. Wenig bekannt dürfte eine darauf bezügliche Verordnung Ludwig's XV. von Frankreich vom 25. September 1742 sein, welche in den Ordonnances d'Alsace abgedruckt ist und überaus harte Strafen für die Unterschlagung von Postsendungen festsetzt; ich hebe daraus die folgende Stelle hervor:

»Wir haben durch diese Königliche Verordnung (déclaration), welche von Unserer Hand unterzeichnet ist, gesagt, festgesetzt und angeordnet, Wir sagen, setzen fest und ordnen an, Wir wollen und es ist dies Unsere (ernste) Meinung, daß alle Conducteure (couriers), Beamten (commis), Briefträger, Post-Expediteure (distributeurs) und andere Angestellte (employés), welche beim Einsammeln oder bei der Bestellung der der Post anvertrauten Briefe und Päckchen (paquets) beschäftigt sind und der Amts-Untreue oder des Diebstahls überführt werden sollten, — sei es, daß sie selbst oder Andere schuldig sind, — Briefe oder Päckchen erbrochen und die darin enthaltenen

Kassenscheine, Wechsel, Avisschreiben, Quittungen oder andere darin eingeschlossene Gegenstände unterschlagen zu haben, sofern sie den Werth der letzteren selbst oder durch Andere in Geld oder Waaren umgesetzt oder die Kassenscheine, Wechsel, Avisschreiben, Quittungen und andere Gegenstände unterschlagen haben, zur Todesstrafe verurtheilt werden sollen. Diejenigen aber, welche die erwähnten Päckchen unterschlagen und bei Seite geschafft, dieselben geöffnet oder erbrochen und die darin eingeschlossenen Gegenstände unterschlagen haben, sollen, sofern sie nicht überführt worden sind, damit selbst oder für Andere, wie oben angedeutet, Mißbrauch getrieben zu haben, je nach Beschaffenheit der Fälle und sonstigen Umstände zeitweise oder andauernde Galeerenstrafe, Verbannung oder (öffentlichen) Tadel erleiden.«*)

Es muß dabei bemerkt werden, daß die zuletzt gedachte Strafe damals die härteste nach der Verbannung war und für den Betreffenden entehrend wirkte; sie wurde im Jahre 1792 abgeschafft.

---

*) Die obige Verordnung lautet im Original: »Déclaration qui établit les peines que doivent subir les Commis & Employés dans les Postes, lorsqu'ils seront convaincus de malversations dans leurs emplois..
....
Nous avons, par notre présente Déclaration signée de notre main, dit, statué & ordonné, disons, statuons, & ordonnons, voulons & Nous plaît que tous les Couriers, Commis, Facteurs, Distributeurs, ou autres Employés dans l'apport ou dans la distribution des lettres ou paquets envoyés par la Poste, qui seront convaincus de prévarication ou de larcin commis pour eux ou pour d'autres, en interceptant & decachetant frauduleusement des lettres ou paquets, pour prendre les billets, lettres de change, lettres d'avis, quittances, ou autres effets renfermés dans les dites lettres, ou paquets & recevoir eux-mêmes en argent ou en marchandises la valeur des dits effets actifs, ou la faire recevoir par d'autres, que par ceux à qui ils appartiennent, ou supprimer les dits billets, lettres de change, lettres d'avis, quittances, ou autres effets, soient condamnés à la peine de mort; & à l'égard de ceux qui auroient seulement intercepté ou soustrait, ouvert ou decacheté les dits paquets & retenu ou détourné les effets qui y étoient renfermés, sans être cependant convaincus d'en avoir abusé pour eux ou pour d'autres, suivant ce qui à été dit cidessus, voulons qu'ils soient condamnés à la peine des Galères, à tems ou à perpétuité ou à celle du Bannissement ou du Blâme, selon la différence des cas & des circonstances..Donné à Versailles le 25e du mois de septembre, l'an de grâce 1742 & de notre Regne le 28e. Signé Louis. par le Roi, De Breteuil.

57. Das Hydrographische Departement der Britischen Admiralität.*)

Um den gegenwärtigen Standpunkt einer der wichtigsten nautischen Hülfswissenschaften, der Topographie und Kartographie des Meeres, in rechtem Lichte zu würdigen, ist es ersprießlich, sich die Leistungen einer nicht allzuentlegenen Vorzeit auf diesem Gebiete zu vergegenwärtigen. Es genügt für diesen Zweck, beispielsweise daran zu erinnern, daß zu Cooks Zeiten die Seekarten, welche der Britischen Marine zu Gebote standen, noch so unzuverlässig waren, daß Cook, als er bei seiner Entdeckungsreise in die Südpolarregionen unter $40\frac{1}{2}$° S. B. auf Land stieß (1768), einen neuen Continent — den antarktischen — vor sich zu haben glaubte, während er sich vor Neuseeland befand. Erst nach Cooks Reisen wurden von der Britischen Regierung ernstliche Maßregeln ergriffen, das Kartenmaterial, auf Grund dessen Britische Schiffe in fernen Meeren ihre Reisen machen sollten, mit den Fortschritten der geographischen Wissenschaften in Einklang zu bringen.

Ein Beschluß des Staatsraths vom 12. August 1795 würdigte die Schwierigkeiten und Gefahren, welche aus dem bisher bestandenen Mangel an ausreichender Information für die Britische Marine entstehen mußten, und ordnete zugleich an, daß bei der Admiralität ein Hydrograph angestellt werden solle, als dessen Aufgabe die Anfertigung genauer Seekarten und die Aufstellung der für die Sicherung des Schiffsdienstes unerläßlichen Directiven bezeichnet wurde.

So vortrefflich diese Anordnung nun auch erscheint, so verfehlte sie doch zum großen Theil ihren Zweck, weil die dafür bewilligten Geldmittel — nicht über 470 Pfd. Strl. jährlich — völlig unzureichend waren.

Allerdings wurde in der Person Alexander Dalrymple's der erste Hydrograph für die Admiralität bestellt, und es sollten, nachdem Professor Mackenzie (1750) und nach ihm Mr. Graeme Spence, ein Rechtsgelehrter, die Küsten Englands, Schottlands und der übrigen Britischen Inseln mappirt hatten, von Mr. Dalrymple besonders die für die große Schifffahrt in fernen Meeren erforderlichen Karten und Pläne beschafft werden. Der Letztere betrieb aber die Sache äußerst lässig, und es blieb deshalb der Admiralität nur übrig, weiteren Verschleppungen dadurch vorzubeugen, daß sie Mr. Dalrymple entließ und Capitain Hurd mit dem Amte des Hydrographen betraute (1808). Zu derselben Zeit war die Admiralität in der Lage, der Sache eine überaus werthvolle Förderung zu Theil werden zu lassen, wenn sie das ihr von Capitain Horsburgh gemachte Anerbieten: die von letzterem während eines 30jährigen Aufenthaltes in den Indischen Meeren gefertigten Seekarten zum Nutzen der Marine zu veröffentlichen, angenommen hätte. Leider waren jedoch die Herren von der Admiralität ebenso kurzsichtig, wie die von dem East-India-Directorium, und lehnten das Anerbieten ab. So blieb die Lösung der wichtigen Aufgabe wieder unzureichenden Kräften überlassen. Capitain Hurd seinerseits suchte zwar die vorhandenen Pläne und Karten nach Möglichkeit zu vermehren und zu vervollkommnen; auch wurde mit Rücksicht auf die drohenden Kriegsgefahren jener Zeit so manches werthvolle Material für Schiffsexpeditionen gesammelt, ja es wurde sogar mit der regelmäßigen Veröffentlichung von Karten seitens des Departements begonnen.

*) Nach dem »Geographical Magazine«.

Schon im Jahre 1810 aber wurde wiederum nichts mehr für die Sache gethan; der einzige Kartograph, Capitain Flinders, befand sich auf Mauritius in Französischer Gefangenschaft, und die Geschäfte des Departements ruhten gänzlich.

Die Admiralität erkannte endlich die Nothwendigkeit, mehr Kräfte zu verwenden, und gab dem Hydrographen zunächst zwei Geometer bei, von denen der Eine mit der Aufnahme der heimischen Küsten, der Andere zu gleichen Arbeiten im Mittelmeer verwendet wurde. Später (1813) traten zwei Seeoffiziere hinzu, denen die Mappirung der Westindischen Inseln und der Amerikanischen Küsten übertragen wurde. Es war dies ein wichtiger Fortschritt, der als Capitain Hurds bleibendes Verdienst anerkannt werden muß; denn es wurde damit zugleich eine vortreffliche Gelegenheit eröffnet, die jungen Seeoffiziere auch in wissenschaftlicher Hinsicht für ihren Beruf zu erziehen.

Als Capitain Hurd 1823 gestorben war, wurde die Aufsicht über das Hydrographische Departement in die Hände des Staatssecretairs der Admiralität, John Wilson Crooker, gelegt. Crooker hatte kein Verständniß für die Wichtigkeit der Sache und verwendete daher zwei Jahre hindurch keine Seeoffiziere im Dienste des Departements; auch unterblieb die Veröffentlichung von Karten aus Sparsamkeitsrücksichten; und so machte das Departement in seinen Leistungen erhebliche Rückschritte.

Nachdem der ausgezeichnete Nordpolfahrer Sir Edward Parry (1825/27) vorübergehend das Amt des Hydrographen der Admiralität verwaltet hatte, wurde dasselbe 1828 Capitain Francis Beaufort übertragen, einem Manne, dessen Geschäftskenntniß, Gewandtheit und Energie es gelang, das ihm anvertraute Departement seiner gegenwärtigen hohen Stufe der Ausbildung entgegenzuführen. Während Capitain Beaufort's fast 25jähriger Amtsthätigkeit wurden Vermessungs-Expeditionen nach dem Mittelmeere, nach den Afrikanischen, Südamerikanischen und Australischen Küsten gesandt, Neu-Seelands sowie Chinas Häfen, vor Allem aber die heimischen Küsten, mit verdoppelter Kraft neu aufgenommen und mappirt; neben dieser reichen Thätigkeit vermochte das Departement sogar noch Special-Directiven für die verschiedenen arktischen Expeditionen Englands auszuarbeiten. In demselben Geiste führte Capitain Washington, Beaufort's Nachfolger, die Geschäfte weiter. Mit Begeisterung für seine Aufgaben erfüllt und von ebenso ausdauernder Energie, als Beaufort, ließ er es sich namentlich angelegen sein, der Handelsschifffahrt durch Ausgabe vortrefflicher Seekarten zu nützen. Washington starb 1863 als Admiral, nachdem er das Departement auf den jetzigen Standpunkt gebracht hatte, der den höchsten wissenschaftlichen und practischen Anforderungen entspricht. Nach seinem Tode übernahm Capitain Richards die Leitung; gegenwärtig soll dieselbe auf Capitain Frederick J. Evans übergehen.

Zur Zeit besteht das Departement aus einem Hydrographen, sieben Mitgliedern aus der Marine, die auf Kriegsschiffe commandirt sind, einem Civilmitgliede, einem Secretair, zwei Inspectoren für die Karten und die Instrumente, sechs Zeichnern und den Unterbeamten.

Der Etat des Departements betrug im Jahre 1861/62: 120,357 Pfd. St., 1873/74 nur 107,790 Pfd. Strl. Für die zu dem Vermessungs- ꝛc. Dienste erforderlichen Schiffe sind 1861/62: 72,860 Pfd. Strl. verwendet worden; dagegen beträgt der Voranschlag für 1873/74 nur 62,678 Pfd. Strl. Zu diesem Dienste werden entweder Kriegsschiffe oder kleinere gemiethete Fahrzeuge benutzt; letzteres ist

weniger kostspielig und practischer. Gegenwärtig sind deshalb, außer den Kriegsschiffen, acht gemiethete Schiffe eingestellt worden, welche vorerst die Aufnahmen der Britischen Inseln revidiren sollen. Außerdem sind in Folge der eifrigen Vorstellungen Sir Bartle Frere's, des wackern Vorkämpfers für Abschaffung des Afrikanischen Sclavenhandels, zwei Schiffe zu gleichem Zwecke an die Küste von Ostafrika commandirt worden; ein anderes Schiff befindet sich in den ostasiatischen Gewässern, um Japan zu mappiren. Was Australien betrifft, so sind sowohl an den Küsten von Süd-Australien, als auch an denjenigen von Queensland und Neu-Guinea Schiffe der betreffenden Colonial-Regierungen damit beschäftigt, die Aufnahmen zu vervollständigen. Endlich ist ein Seeoffizier dazu bestimmt worden, Westindien und Neufoundland neu zu mappiren, — Aufgaben, deren große Bedeutung in die Augen fällt.

Die Gesammtzahl der Seeoffiziere aller Grade, welche im Dienste des Departements thätig sind, beträgt zur Zeit 48, darunter 2 Capitaine, 1 Commander, 7 Lieutenants.

Der Hauptzweck dieser wichtigen und auf alle Theile der Erde ausgebreiteten Thätigkeit besteht in der Beschaffung und Veröffentlichung genauer Seekarten, Hafenpläne, Zeittabellen, sowie nautischer Directiven für alle Meere, in der Sammlung hydrographischer Notizen, Feststellung der für die Schifffahrt vorhandenen Schwierigkeiten im Fahrwasser, Veröffentlichung von Warnsignalen gegen Unwetter, überhaupt in der Beherrschung des gesammten nautischen Hülfsapparats, zu dem auch die Beschaffung von Schiffsinstrumenten, Chronometern 2c. gehört. Von dem Umfange der Thätigkeit des Departements wird man sich einen Begriff zu machen im Stande sein, wenn man erwägt, daß gegenwärtig jährlich allein 100,000 Karten und 21,000 Exemplare des nautischen Almanachs an das Publicum und an fremde Regierungen verkauft werden, ungerechnet die Lieferungen für die Königlich Großbritannische Marine. In der Plankammer des Departements befinden sich 450 Kartenbehälter, jeder mit ungefähr 3—400 Karten, welche fortwährend für den regelmäßigen Bedarf der Marine verwendet werden; 1000 Chronometer circuliren beständig zwischen dem Observatorium und Ihrer Majestät Kriegsschiffen.

Die Kupferplatten für die Karten, in der Zahl von 2700, repräsentiren einen Werth von 170,000 Pfd. Strl.

58. Die akustische Leitungsfähigkeit der Atmosphäre.

Es ist bekannt, daß der Schall nicht bei jeder Beschaffenheit der Atmosphäre sich gleichmäßig fortpflanzt. Deshalb sind akustische Signale, Geschützsalven u. s. w. nicht unter allen Witterungsverhältnissen gleich weit zu hören. Beispielsweise sei erwähnt, daß die Detonationen der Geschütze, mit welchen Paris im letzten Kriege bombardirt wurde, in den südlichen Linien bisweilen auf eine Entfernung von 3000 Metern nicht mehr zu unterscheiden waren. Bisher war man geneigt, dem Winde den wichtigsten Einfluß auf die Verbreitung der Schallwellen zuzuschreiben. Es scheint jedoch, daß diese Ansicht, nach den neuesten Untersuchungen des gelehrten Britischen Forschers, Mr. Tyndall, welcher kürzlich eine Abhandlung »über die Durchlässigkeit und Undurchdringlichkeit der Atmosphäre in akustischer Hinsicht«

der königlichen Academie der Wissenschaften zu London vorgelegt hat, nicht mehr aufrecht erhalten werden kann.

Die Lösung des Problems hat außer der wissenschaftlichen Bedeutung auch in praktischer Beziehung besonderen Werth, namentlich für die Marine. Der Chef dieses Departements in England hatte deshalb Mr. Tyndall beauftragt, festzustellen, auf welche Entfernung die gewöhnlichen Nebel-Signale, als Sprachrohre, Seetrompeten, Dampfpfeifen, Kanonenschüsse 2c. auf dem Meere vernehmbar sind, und zugleich die Ursache der Abweichungen in den Gehörweiten mit Rücksicht auf die atmosphärischen Verhältnisse zu erforschen.

Der gelehrte Physiker stellte auf einem Regierungsdampfer die Versuche persönlich an; er ließ von den Uferklippen bei Southforeland, in der Nähe von Dover, Signale geben und entfernte oder näherte sich alsdann der Küste in dem Maße, als die Töne für das Ohr vernehmbar wurden. Schon beim Beginn der Experimente wurde er von den Anomalien überrascht, welche sich hierbei ergaben und für die es durchaus an einer Erklärung fehlte. Man war bisher überall der Ansicht gewesen, daß der Schall sich bei trockener und klarer Luft besser fortpflanze, als bei feuchtem Wetter, besonders wenn eine leichte Brise in der Richtung nach dem Beobachter hin weht. Nun aber standen die Ergebnisse der Versuche mit diesem Grundsatze nicht im Einklange. Beispielsweise waren am 25. Juni vorigen Jahres, bei günstiger Windrichtung, Trompetentöne sowie Kanonenschüsse von den Uferhöhen her auf der See in einer Entfernung von $5\frac{1}{2}$ engl. Meilen (8,75 Kilometern), am folgenden Tage aber dieselben Signale trotz directen Gegenwindes aus Süd-Süd-West in einer Entfernung von 15 Kilometern vernehmbar. Am 1. Juli, bei dichtem Nebel und während der Wind vom Meere nach dem Lande zu blies, hörte man das Geschütz und die Trompete sogar 20 Kilometer weit, also in einer Entfernung, die mehr als doppelt so groß ist als diejenige, auf welche nach der bisherigen Annahme die Signale bei klarem Wetter und günstigem Winde überhaupt hörbar sein sollen. Am 2. Juli wiederum waren die gegebenen Signale nur auf 6,75 Kilometer Entfernung zu unterscheiden, ohne daß in den Witterungsverhältnissen eine Ursache dafür zu erkennen war. Endlich am 3. Juli, bei heiterem und sehr warmem Wetter, mußte man sich der Küste bis auf 3,5 Kilometer nähern, um die Detonation des Geschützes zu hören, während man ganz deutlich den Lichtschein des Aufblitzens, den Rauch u. s. w. beim Lösen des Geschützes zu sehen vermochte.

Hiernach kann also eine reine Atmosphäre sehr wohl ungünstig für die Verbreitung des Schalls wirken; und es besteht durchaus keine Wechselwirkung zwischen der optischen Durchsichtigkeit der Luft und ihrer Durchlässigkeit in akustischer Beziehung, ein Princip, welches zuerst Dr. Derham in seinen »Transactions« aufgestellt hatte (1708) und welches nunmehr als irrig erkannt worden ist.

Wie aber lassen sich jene auffälligen Veränderungen in der Leitungsfähigkeit der Atmosphäre erklären? Mr. Tyndall beantwortet diese Frage in sehr einfacher Weise. Am dritten Juli, jenem Tage, an dem die Luft so wenig leitungsfähig für den Schall war, daß man die Signale auf 3 Kilometer Entfernung nicht mehr vernehmen konnte, war das Wetter schön, die Hitze stark und dabei vollkommene Windstille. Die auf die Meeresfläche fallenden Sonnenstrahlen mußten nothwendiger Weise eine beträchtliche Verdunstung von Wasser hervorbringen. Der dabei erzeugte Wasserdampf verdrängt strichweise die Luft und bildet gleichsam eine Reihe von Dunstschirmen, welche, obwohl unsichtbar, doch in dem Luftraume Zonen von

verschiedener Dichtigkeit herstellen. Diese Dunstwände reflectiren nun die Schallwellen und werfen den Signalton nach der Küste zurück; sie versperren also dem akustischen Signale den Weg.

Mr. Tyndall fand während des Experimentirens am 3. Juli diese Annahme durch Veränderungen in der Luftbeschaffenheit zum Theil bestätigt. So lange nämlich der Himmel klar und die Temperatur hoch war, trug die Luft die Wellen des Kanonenschusses nicht über 3 Kilometer weit; als aber plötzlich ein Nebel entstanden war, der die Sonne fast vollständig verbarg, und in Folge dessen die Verdunstung auf der Meeresoberfläche schwächer wurde, fand Mr. Tyndall, daß die Hörweite von 3,5 auf 3,75 Kilometer stieg und in demselben Maße wuchs, wie die Sonne sich dem Horizonte näherte, so daß man beim Untergange derselben die Signale 12,5 Kilometer weit hörte.

Mr. Tyndall stellte außer diesem praktischen Versuche auch theoretisch ein Experiment an, welches in sehr sinnreicher Weise veranschaulicht, daß der Schall reflectirt wird, wenn die Schallwellen gezwungen sind, Luftschichten von verschiedener Dichtigkeit und Beschaffenheit zu durchbrechen. An dem einen Ende eines mit Luft gefüllten Cylinders brachte er eine Gasröhre an; am anderen Ende setzte er eine kleine Glocke in Bewegung. Die Schallwellen gehen durch den Cylinder und lassen die am anderen Ende desselben befindliche Gasflamme vibriren. Der Experimentirende kann nunmehr mit Hülfe von Behältern, welche über und unter dem Cylinder angebracht sind, sowie unter Benutzung eines Mechanismus, der die Behälter mit dem Innern des Cylinders in Verbindung bringt, in letzteren Gasschichten von sehr verschiedener Dichtigkeit einführen, z. B. Kohlensäure und Leuchtgas. Die Kohlensäure muß ihrer Schwere wegen herabsinken, der leichte Wasserstoff aber wird in die Höhe steigen, so daß der ganze Cylinder von Gastheilchen durchschnitten ist, deren Natur und Dichtigkeit von einander abweichen. Alsdann würde man vergeblich versuchen, die Glocke ertönen zu lassen. Die Gasflamme, welche sonst gegenüber dem Anprall der Schallwellen so empfindlich ist, bleibt nun unbeweglich. Die Tonwellen erreichen sie nicht, denn sie werden beim Passiren des Cylinders reflectirt; der letztere ist *für die Schallwelle undurchdringlich* geworden. Mr. Tyndall glaubt, daß dieses Zurückwerfen der Schallwellen in jeder Hinsicht mit den Erscheinungen verglichen werden darf, welche *das Licht* darbietet, sobald es durch Wassertheilchen, Wolken, Schnee oder andere Substanzen von der Beschaffenheit des feinen Staubes reflectirt wird. Demnach muß Alles, was die Homogenität der Luft beeinträchtigt, die Leitungsfähigkeit akustischer Signale *vermindern*, Alles, was jenen Zustand der Atmosphäre hervorbringt, deren Leitungsfähigkeit für den Schall *erhöhen*. Starke Regengüsse z. B. werden also die Verbreitung der Schallwellen begünstigen. In der That fand Mr. Tyndall dies durch die Erfahrung bestätigt. Am Morgen des 8. October konnte man den Kanonenschuß auf See nur in 8,75 Kilometer Entfernung von der Küste vernehmen; am Nachmittage, nachdem es geregnet und gehagelt hatte, war der Schall 11 Kilometer weit zu hören. Offenbar hatte der Regen die Verdunstung auf der Meeresoberfläche verhindert, die Luft war homogen geworden.

Ebenso abweichend von den bisherigen Anschauungen ist die Entdeckung: daß *der Nebel* nicht nur nicht die Verbreitung des Schalls hemmt, sondern ihr sogar *günstig ist*: eine Thatsache von großer Wichtigkeit, da akustische Signale bei nebligem Wetter besonders nutzbringend sind. Mr. Tyndall, welcher die in Dover be-

gonnenen Versuche demnächst in Hydepark zu London fortsetzte, stellte nämlich an den Tagen vom 10.—12. December, an welchen London in einen überaus dichten Nebel gehüllt war, fest, daß die gegebenen Signale nach dem Eintritt des Nebels viel weiter vernehmbar waren, als während des vorangegangenen guten Wetters. Es ergiebt sich daraus das Gesetz, daß jede Ursache, welche eine Verminderung der optischen Durchsichtigkeit der Atmosphäre herbeiführt, deren Durchlässigkeit in akustischer Beziehung zu erhöhen geeignet ist.

Mr. Tyndall wurde zu der Erkenntniß der Verschiedenheiten in der Leitungsfähigkeit der Luft für den Schall zuerst durch die Beobachtungen geführt, welche Humboldt am Niagarafall gemacht hatte. Das Geräusch des Falles war bei Nacht dreimal so weit zu hören, als bei Tage, eine Erscheinung, welche Humboldt der Bildung verdünnter Luftschichten über den Klippen des Stroms zugeschrieben hatte. In der That stimmt diese Erklärung mit Mr. Tyndalls Feststellungen überein; denn es entstehen an den Felsen durch den Einfluß der heißen Sonnenstrahlen Dunstschichten, welche wärmer sind, als die umgebende Atmosphäre. Die Schallwelle trifft deshalb auf Flächen von ungleicher Dichtigkeit und wird von diesen reflectirt. Zur Nachtzeit, wo die Wirkung der Sonne aufgehört hat, ist die Beschaffenheit der Luftschichten eine homogene; es findet also das Zurückwerfen der Schallwellen nicht statt.

Erwägt man, daß akustische Signale für mannigfache Zwecke, z. B. für die Sicherung der Küstenschifffahrt, des Eisenbahntransports oder für militairische Interessen, zum Theil unentbehrlich sind, so wird es keiner besonderen Hervorhebung bedürfen, daß die Erforschung der Gesetze für die Leitung des Schalls in der Atmosphäre von erheblicher Wichtigkeit ist. (Nach dem Journal des Débats.)

II. Kleine Mittheilungen.

Die Länge der Telegraphen-Linien auf der Erde beträgt nach der vom Großen Generalstabe in Berlin herausgegebenen Registrande zur Zeit 576,000 Kilometer, während die Länge der Drähte sich auf ca. 1,681,000 Kilometer belaufen soll. Die unterseeischen Linien haben eine Länge von 84,000 Kilometern bei 500,000 Kilometer Drahtleitungen. Die Anzahl der Telegraphenbüreaus ist auf ca. 25,000 gestiegen, wovon auf England 5098, Deutschland 3726, Frankreich 2620, Italien 1277, Oesterreich-Ungarn 936, Belgien 445 entfallen. In einem Jahre werden auf der ganzen Erde gegenwärtig ca. 70 Millionen Telegramme befördert.

Transatlantisches Telegraphen-Kabel zwischen Europa und Südamerika. Eine neue Verbindung der alten und neuen Welt ist hergestellt. Das seit Beginn des vorigen Jahres in Angriff genommene Kabel zwischen St. Vincent an der Küste von Portugal und Madeira, sowie zwischen Madeira, Pernambuco (Rio de Janeiro) befindet sich nach einer Bekanntmachung der Brazilian Submarine Telegraph Company nunmehr in Thätigkeit. Der Kaiser von Brasilien hat das erste Telegramm an die Londoner Telegraphische Gesellschaft gerichtet, in welchem er seine hohe Befriedigung über die Herstellung der Verbindung mit Europa aus-

spricht, ein Ereigniß, das für beide Länder als ein höchst bedeutungsvolles angesehen werden müsse. Wie wichtig die neue Verbindung auch für Deutschland ist, ergiebt sich schon aus dem Umstande, daß Hamburg allein Waaren im Werthe von 66 Millionen Reichsmark von Südamerika einführt.

Der St. Gotthard-Tunnel. Die Schweizerische Wochenschrift »Die Eisenbahn« bringt in einer Augustnummer sehr günstige Nachrichten über den Fortschritt der Arbeiten an dem Gotthard-Tunnel.

Das mit Anfang August erzielte Vorrücken hat das im Juli erreichte Mittel noch übertroffen. Die Resultate der beiden ersten Wochen waren 25,50 Meter und 26,50 Meter, oder täglich 3,65 Meter und 3,80 Meter. Der Maximal-Fortschritt war 4,50 Meter bis 5 Meter. Nach diesen Ziffern hat man alle Ursache, für den laufenden Monat einen Fortschritt von mehr als 100 Metern zu erwarten.

Die vorstehenden Ziffern, welche von jetzt ab durch die ganze Dicke der 2200 Meter Granit, die sich von Göschenen bis zum Urnerloch erstrecken, wohl unveränderlich bleiben werden, würden bis zu einem gewissen Punkte wohl den vorläufigen Rechnungen Recht geben, nach welchen man hofft, die Durchbohrung nicht erst in den acht, durch den Vertrag von 1872 festgesetzten Jahren, sondern eine ziemliche Zeit vorher zu vollenden. Schließt man von diesen im harten Fels erhaltenen Resultaten auf jene, die man von den verhältnißmäßig weicheren Gesteinen des Innern, die zum großen Theil aus crystallinischem Glimmerschiefer und Hornblendeschiefer bestehen, erwarten darf, so ist die Rechnung leicht zu verificiren. Es genügt dazu ein täglicher Fortschritt von 4 Metern mit täglich 3 Posten, und das ist nichts Unmögliches. Das Wegräumen des Schuttes nach der Entladung der Bohrlöcher nimmt 2 bis 2½ Stunden in Anspruch, also 10 Stunden für 4 Posten, und bleiben somit noch 14 Stunden für die mechanische Bohrung oder ungefähr 3½ Stunden per Posten. Diese Ziffer ist noch höher als die in den ähnlichen schiefrigen Schichten des Gotthard erhaltenen Resultate. Gewiß sind alle diese Rechnungen hypothetisch, aber deswegen sind sie um nichts weniger wahrscheinlich. Die angewendeten Maschinen können in der That nur immer bessere Resultate geben, je mehr Verbesserungen daran angebracht werden; das Wegräumen des Schuttes wird immer weniger Zeit in Anspruch nehmen, je mehr die Erfahrung die Mittel zur Vermeidung gewisser Langsamkeiten, die blos jetzt für unvermeidlich galten, zeigen wird.

Simplonbahn. Herr Vauthier, ein Französischer Brücken- und Straßen-Ingenieur, hat so eben eine Broschüre über den Durchstich des Simplon veröffentlicht, deren Inhalt wir nachfolgende Details entnehmen:

An keiner Stelle ist die Wallisische Alpenkette so dünn, wie am Simplon, so daß hier alle Bedingungen zu einer niedrigen Trace, welche das Rhonethal mit der Poebene verbindet, gegeben sind. »Ueberzeugt«, sagt Hr. Vauthier, »daß mit einer sehr hohen Trace eine Eisenbahn über den Simplon keine Existenzberechtigung habe, glaube ich, daß mit einer niedrigen Trace diese Passage für England und einen großen Theil Frankreichs die große Pforte nach Italien, die wahre Route nach dem Orient werden wird.«

Man kann den Simplon in verschiedenen Höhen überschreiten. Es giebt ein Projekt, das bis auf 1700 Meter mit einem Tunnel von blos 4,7 Kilometer hinaufsteigt; dann existiren Entwürfe, welche das Maximum der Höhe auf 1000 und 1200 Meter mit Tunnels von je 12,7 und 11,4 Kilometern ansetzen. Als das richtigste Projekt nach der Broschüre erscheint aber vom Standpunkt des Betriebes und der Ertragsfähigkeit aus dasjenige, das den Simplon in einer Höhe von 740 Meter im Norden und 625 Meter im Süden mit einem Tunnel von 18,4 Kilometer Länge durchbricht. Nach dem jetzigen Stande der Technik würde die Durchbohrung dieses die Länge des Gotthard-Tunnels um 3500 Meter übersteigenden Tunnels nicht mehr wie 12 Jahre erfordern und die Kosten würden sich auf 63,400,000 Fr., 3500 per laufenden Meter, stellen.

Die geographische Kenntniß Ostindiens wird von dem Britischen Gouvernement in erfreulicher Weise gefördert. Zur Anfertigung genauer Karten von den weiten, zum Theil noch unbekannten Gebieten des Britisch-Indischen Reichs ist ein besonderes Topographisches Departement unter Aufsicht des »Surveyor-General in India« eingesetzt worden. Dasselbe hat die Aufgabe, den »Atlas von Indien« nach und nach vollständig herzustellen und zu veröffentlichen.

Im Jahre 1873 sind von Bengalen Karten ausgegeben worden, welche ein Gebiet von 41,800 Engl. Quadratmeilen umfassen. Ebenso wurde eine Generalkarte von den Native-Staaten Central-Indiens, Rajputana, Central-Provinces und Bombay, veröffentlicht, welche der geographischen Wissenschaft ein Areal von 14,054 Engl. Quadratmeilen erschließt. Hand in Hand hiermit gehen die regelmäßigen Aufnahmen der Landestriangulations-Commission (Great Trigonometrical Survey), welche zunächst für strategische Zwecke thätig ist. Dieselbe hat sich in letzterer Zeit namentlich die Erforschung der Länder an der Ostgrenze, zwischen Kachar, Munipur und Hill Tipperah, welche von den Lushais und anderen Tribus bewohnt sind, zur Aufgabe gemacht. Es ist hierdurch im Jahre 1873 ein Gebiet von nicht weniger als 11,273 Engl. Quadratmeilen aufgeschlossen, und ein für die Vertheidigung der Ostgrenzen Indiens überaus werthvolles Material gewonnen worden, dessen Erweiterung unausgesetzt stattfinden soll.

Flaschenpost. Von S. M. Brigg »Rover« wurde auf der Reise von Jamaica nach Havanna, am 26. April d. J. um 1 U. 30 Min. Nm., in 20° 52′ 18″ N. B. und 82° 12′ 14″ W. L. von Greenwich eine Flasche mit einem für solche Zwecke gebräuchlichen Zettel über Bord geworfen. Diese Flasche wurde von Mr. John Knowles am 16. Juni d. J. am Strande der Insel Bahia Honda, Küste von Florida, gefunden. Danach hatte die Flasche in 51 Tagen einen Weg von ungefähr 400 Seemeilen zurückgelegt, und stimmt die von ihr eingeschlagene Richtung ziemlich mit dem in den Segelanweisungen oder in der Stromkarte angegebenen Strom überein. (Hydrographische Mittheilungen.)

III. Zeitschriften-Ueberschau.

1) Jahrbücher für National-Oeconomie und Statistik. I. Band 6. Heft. Jena. Friedrich Mauke.

1. Zur Statistik der unehelichen Geburten in den Thüringenschen Staaten. 2. Der Antheil der Deutschen Handels- und Gewerbekammern an der wirthschaftlichen Entwickelung Deutschlands im letzten Decennium. Von Dr. Jos. Landgraf. Literatur. Ueber die volkswirthschaftlichen Wirkungen der Französischen Kriegsentschädigung. Katheder-Socialistisches aus Italien. Miscellen.

II. Band. 1. Heft:

1. Bedenken gegen den von den Topographen Roms angenommenen Tract der Aurelianischen Mauer. Von Dr. Robbertus Jagetzow. 2. Das Deutsche Reichsgesetz, betreffend die Ausgabe von Reichs-Kassenscheinen. Vom 30. April 1874. Literatur. Ueber Oesterreichisches Geld-, Bank-, Finanz- und Börsenwesen rc. Miscellen. Der Postverkehr des Deutschen Reichs im Jahre 1873.

2) Hydrographische Mittheilungen. Herausgegeben von dem Hydrographischen Büreau der Kaiserlichen Admiralität. II. Jahrgang. Nr. 18. Berlin, 5. September 1874.

Die Kerguelen- und Mac Donald- (Heard-) Inseln, nach den neuesten Forschungen von S. M. Schiff »Arkona« und J. B. M. Schiff »Challenger«. Beschreibung und Ansegelung der Südküste von Island. Segelanweisung für die Häfen von Casilda und Tunas an der Südküste von Cuba, nebst Beschreibung und Lage der Bank Pickle. Beschreibung der Insel Palmyra und Nachforschung nach mehreren Inseln und Untiefen im nördlichen Stillen Ocean. Navigirung durch die inneren Passagen im Rothen Meere. Kleinere hydrographische Notizen.

3) Unsere Zeit. Deutsche Revue der Gegenwart. 17. Heft. 1. September 1874.

Die Session des Deutschen Reichstages im Frühjahr 1874. Die neueste Geschichte Spaniens. III. Von Wilhelm Lauser. Die Ashanti und der Ashantikrieg. Chronik der Gegenwart. Politische Revue.

4) Russische Revue. III. Jahrg. 7. Heft. St. Petersburg, H. Schmitzdorff.

Die Expedition gegen Chiwa im Jahre 1873. Von Dr. Emil Schmidt. Zur Geschichte des Schwedisch-Russischen Krieges 1788—1790. Von Fr. Bienemann. Kleine Mittheilungen. Notiz über das im Jahre 1873 in Turkestan beobachtete Temperatur-Maximum rc. Revue Russischer Zeitschriften. Russische Bibliographie.

Im Auftrage des Kaiserlichen General-Postamts herausgegeben von Dr. Kayßler.

Berlin, Verlag und Druck der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. v. Decker).

Deutsches Postarchiv.

Beiheft

zum

Amtsblatt der Deutschen Reichs-Postverwaltung.

№ 16. Berlin, September. 1874.

I. Actenstücke und Aufsätze.

59. Der Verlust von gewöhnlichen Briefen.

Von Herrn Postsecretair Keihl in Ratibor.

Als einer der schwersten Uebelstände des Postdienstes macht sich die Häufigkeit der bei der Behandlung der gewöhnlichen Briefe, d. h. der Briefe ohne declarirten Inhalt, eintretenden Verlustfälle in weiten Kreisen bemerkbar. Es bildet eine Eigenthümlichkeit im Berufe des Postbeamten, daß seine dienstliche Thätigkeit sich zum großen Theile an einem Objecte vollzieht, über welches ein specieller Nachweis nicht geführt werden kann, und das in ungeheuren, stets wachsenden Massen zur Beförderung gelangt, während sich dabei doch an jedes Einzelne Sorgen und Hoffnungen, menschliche Interessen aller Art anknüpfen, die es zu einem für sich bestehenden Wesen stempeln. Mit Recht hat deshalb das Gesetz die unbefugte Eröffnung, sowie die Beiseiteschaffung des gewöhnlichen Briefs mit strengen Strafen bedroht, und mit Recht ist die Postverwaltung bemüht, für die Vermeidung von Verlusten bei der Briefbeförderung mit allen ihr zu Gebote stehenden Mitteln einzutreten. Gleichwohl kommen noch immer Verlustfälle von gewöhnlichen Briefen vor, welche nach Art und Umständen Manches zu denken geben. Daß solche Fälle, besonders wenn im kleineren Berufskreise zur Sprache gebracht, das Vertrauen zum Postbeamten beträchtlich erschüttern und diesem seinen Beruf zu verleiden geeignet sind, hat gewiß schon so mancher Beamte recht unangenehm empfinden müssen. Leider ist in diesem

Betriebszweige die Abhülfe überaus schwierig. Das Uebel ist so versteckt, daß eine directe Abstellung nur in seltenen Fällen gelingt; vielmehr müssen sich die Maßnahmen meist darauf beschränken, **mittelbar** durch Beseitigung der **Ursachen** einzuwirken. Bei dieser Sachlage erscheint es gewiß gerechtfertigt, den wirklichen Ursachen des Briefverlustes durch öffentliche Besprechung des Gegenstandes an dieser Stelle nachzuforschen.

Außer Zweifel soll mancher Brief auf der Post verschwunden sein, welcher nie geschrieben worden ist. Solche wissentlich unrichtige Beschuldigungen des Postinstituts führen sich meist auf die Lässigkeit des angeblichen Correspondenten zurück, der sich dem Adressaten gegenüber auf Kosten der Post zu rechtfertigen sucht. Derartigen Beschuldigungen ist natürlich von Seiten der Post im Einzelnen schwer zu begegnen. Doch pflegen die Urheber derselben innerhalb ihrer eigenen Kreise mit gerechtem Unglauben belohnt zu werden. Eine weitere nicht geringe Zahl der angeblich auf der Post verlorenen Briefe ist zwar geschrieben, hat aber niemals mit der Hand eines Postbeamten oder mit einem Postbriefkasten Bekanntschaft gemacht, da sie bereits vor der Auflieferung zur Post durch Schuld von Zwischenpersonen abhanden gekommen sind. Diese Fälle sind keineswegs selten. Dem Schreiber dieses sind aus seiner Praxis allein etwa sechs Fälle im Gedächtniß, wo Briefe, welche von Dienstboten, Botengängern u. s. w. auf dem Wege zur Post oder im Posthause selbst verloren waren, von dritten Personen aufgefunden und der Post übergeben wurden. Es dürfte wohl der Mühe verlohnen, alle solche Fälle für eine gewisse Zeit sammeln zu lassen und das Ergebniß zu veröffentlichen. Die Hinweisung auf derartige concrete Fälle würde eine gute Wirkung auf das correspondirende Publicum in Bezug auf sorgsamere Auswahl der Boten und sonstigen Zwischenpersonen gewiß nicht verfehlen.

Immerhin wäre schon viel gewonnen, wenn die Postanstalten bei jedem solchen in ihrem Geschäftskreise vorkommenden Falle den Sachverhalt feststellten und zur Kenntniß des Absenders brächten.

Wird nun die Post hiernach sehr oft mit Unrecht wegen des Verlustes von Briefen beschuldigt, so ist andererseits in Betracht zu ziehen, daß nicht jeder im Bereiche der Post abhanden gekommene Brief vom Publicum reclamirt wird. Wie können nun aber Briefe, die der Post thatsächlich zur Beförderung übergeben sind, während derselben in Verlust gerathen?

Nach unserer Ansicht liegt den wirklich auf der Post eintretenden Verlusten nur in sehr seltenen Fällen ein Zufall oder ein Versehen zum Gunde. Das »Verschieben« von Briefen, so häufig man auch davon sprechen hört, kann bei den Einrichtungen unseres Dienstbetriebes kaum oder doch nur da vorkommen, wo der Postbetrieb auf ihm fremdem Boden und unter erschwerenden Verhältnissen ausgeübt werden muß. *)

Ist nun aber die Annahme von einem unabsichtlichen Verlorengehen von Briefen im Bereiche der Postverwaltung nach unserer Ansicht nur in wenigen Fällen zutreffend, so bleibt doch nur die Erklärung übrig, daß die wirklich auf der Post abhanden kommenden Briefe der Mehrzahl nach **unterschlagen** werden. Es wird

*) Der Herr Einsender schlägt die Zahl der während der Postbeförderung **aus Versehen** in Verlust gerathenden Briefe zu gering an. Er übersieht die keineswegs seltenen Fälle, in denen durch Aneinanderkleben der Siegel oder des zum Verschluß benutzten Gummistoffs, durch Hineingerathen von Briefen in umfangreiche Zeitungs- oder Waarenprobensendungen ꝛc. Verluste an gewöhnlichen Briefen eintreten. Anm. der Redaction.

also darauf ankommen, die eigentlichen Motive kennen zu lernen, welche einen Postbeamten zur absichtlichen Beseitigung von Briefen zu führen vermögen.

Der gewöhnliche Brief an sich ist wahrlich ein geringes Reizmittel zur Begehung einer That, die eine schwere Pflichtverletzung enthält und den Thäter den schärfsten dienstlichen Maßnahmen, sowie ernster Criminalstrafe aussetzt.

Als die Frankirung der Briefe noch baar geschehen mußte, und besonders als das Briefporto noch ein weit höheres war, ist es wohl vorgekommen, daß unredliche Postbeamte an der Annahmestelle, um sich in den Genuß des gezahlten Francos zu setzen, Briefe unterschlagen haben. Gegenwärtig, wo es sich um die Aneignung des Werthzeichens handeln müßte, kann hiervon kaum noch die Rede sein. Das Ablösen oder Ausschneiden der Marke, die erschwerte, nur mittelst Klebestoffs ausführbare neue Verwendung derselben bedingt eine so umständliche und bei öfterer Wiederholung so auffallende Manipulation, daß es wohl mit Recht eine seltsame Verirrung genannt werden müßte, wenn ein Postbeamter Briefe des Werthzeichens wegen bei Seite brächte. *)

Eher könnte wohl die Begierde, sich Kenntniß von der Correspondenz zu verschaffen, zur Unterschlagung von Briefen führen. Jedoch wird auch dies Motiv immer nur auf eine äußerst geringe Zahl von Fällen beschränkt bleiben. Denn einmal bedarf es hierzu besonderer, den Postbeamten in ganz außergewöhnlichem Grade interessirender Verhältnisse, dann aber ist die Gefahr der Entdeckung oder doch des sehr dringenden Verdachtes für den Postbeamten zu nahe. Denn meist wird der Beamte, der an einem ihm anvertrauten Briefe ein strafbares Interesse bethätigt, voraussetzen müssen, daß dem Absender oder dem Adressaten die Gründe dieses Interesses bekannt sind, und daß diese Kenntniß der etwaigen, ja wahrscheinlichen Recherche eine verhängnißvolle Richtung zu geben vermag. Auch ist die Neugier insgemein ein zu wenig mächtiger Beweggrund, um einen gebildeten Mann zu einer verbrecherischen Handlung zu verleiten.

Die Sicherheit des gewöhnlichen Briefes würde daher unseres Dafürhaltens im Bereiche der Post in den allerseltensten Fällen bedroht sein, wenn derselbe durchweg die seiner Bestimmung entsprechende einfache Beschaffenheit behielte, und wenn ihm nicht das Publicum durch eine, wir möchten sagen mißbräuchliche Anwendung einen Reiz verliehe, welcher nicht selten geeignet ist, die schwachen oder habsüchtigen Naturen in Versuchung zu führen.

Der verschwindend geringe Bruchtheil von Briefen, welcher im Bereiche der Post verloren geht, fällt nach unserer Ueberzeugung fast ausnahmslos der Unehrlichkeit zum Opfer, welche auf nicht declarirte Wertheinlagen gerichtet ist. Alle Bestrebungen nach Abhülfe werden deshalb darauf hinzielen müssen, daß der gewöhnliche Brief nicht eine, über seine eigentliche Bestimmung hinausgehende Anwendung erfahre.

Der Versendung von Werthgegenständen im gewöhnlichen Briefe liegen der Hauptsache nach folgende Ursachen zum Grunde: 1) Ersparung des höheren Portos für Geldsendungen; 2) Ersparung von Mühe und Zeit, welche die beim Geldversandt zu beobachtenden Formen beanspruchen; 3) Unkenntniß der für den Geld-Versendungsverkehr bestehenden postalischen Bestimmungen resp. Unfähigkeit, denselben zu entsprechen.

---

*) Es hat gleichwohl auch in neuerer Zeit bedauerlicher Weise an größeren und kleineren Briefmardern solcher Art nicht gefehlt. Anm. der Redaction.

Zum Glück ist jede Uebermittelung von Geld durch einen gewöhnlichen Brief von einem Umstande abhängig, welcher sich nicht eben in allen Verhältnissen findet: von dem Vertrauen des Absenders zum Adressaten. Da sich der Empfang eines gewöhnlichen Briefes, besonders nach Ablauf der zur Reclamation erforderlichen Frist, leicht abstreiten läßt, so muß dieses Vertrauen bereits in ziemlich hohem Grade vorhanden sein und setzt für gewöhnlich schon ein engeres Verhältniß zwischen Absender und Adressat voraus. Weit weniger wird hierbei das Vertrauen des Absenders zur Post in Frage kommen, der ja übrigens das Werthobject gehörig verborgen zugeführt wird. Es liegt nahe, daß aber auch bei allem Vertrauen zum Postinstitut das Publicum doch nur bei Objecten von verhältnißmäßig geringem Werthe von der Garantie der Postverwaltung wird abstehen wollen. Die undeclarirten Einlagen werden selten den Werth von 5 Thlr. übersteigen. Erwägt man nun, daß die hierbei zu erzielende Portoersparniß im Vergleich zur Postanweisung 2 Groschen*) beträgt, so ist nicht zu verkennen, daß diese Ersparniß im Hinblick auf die Geringfügigkeit des Versandtobjects, und besonders in Rücksicht auf den guten Ruf des Postinstituts, von der Declaration des Geldes in vielen Fällen wohl abhalten kann.

So gewiß jede, den Klein-Geldverkehr treffende Ermäßigung der Portotaxe ein Schritt weiter auf dem hier besprochenen Wege ist, so ist die Portoersparniß doch weder das einzige, noch das wirksamste Motiv zur Unterlassung der Declaration. Mindestens eben so oft führt hierzu der Wunsch nach Ersparung von Mühe und Zeit. Doch verliert auch dieser Punkt in Bezug auf den weitaus größten Theil der Correspondenten, die Bewohner von Postorten, immer mehr an Bedeutung, je mehr die Postverwaltung bestrebt ist, durch Einrichtung einer, dem Bedürfniß entsprechenden Anzahl von Stadtpost-Expeditionen bz. Agenturen, sowie durch Etablirung von Verkaufsstellen für Postanweisungen 2c. bei Privaten, die Entfernungen von der Postanstalt innerhalb der größeren Städte abzukürzen. Dagegen gedenken wir nicht ohne eine gewisse Unruhe der Bewohner solcher Orte, welche sich einer Postanstalt nicht erfreuen: der Landbevölkerung. Freilich hat auch hier die Postverwaltung im Landbriefträger ein Mittel geboten, welches die Stelle der Postanstalt auch in Bezug auf die Annahme von Werthsendungen — natürlich bis zu den gebotenen Grenzen — ersetzt; doch scheint es, als ob diese für die Landbewohner wie für die Postverwaltung gleich wichtige Einrichtung noch bei weitem nicht die gehörige Ausnutzung erfahre. Hieran ist in manchen Fällen wohl der Landbriefträger selbst schuld, wenn er sich gleichgültig oder abwehrend gegen die Annahme von Werthsendungen verhält. Die große Verschiedenheit in der Anzahl der eingesammelten Werthgegenstände innerhalb eines und desselben Bestellbezirks, wenn ein Wechsel in der Person des Landbriefträgers eintrat, weist darauf hin, daß die Persönlichkeit und der Eifer des Landbriefträgers auf die Entwickelung dieses wichtigen Verkehrszweiges von erheblichem Einfluß sind. Ein ferneres Hinderniß für das Aufblühen dieses Verkehrs erkennen wir darin, daß dem Absender nicht sogleich bei der Abgabe eine Empfangsbescheinigung verabfolgt wird. Die Eintragung der Sendung in das Annahmebuch des Landbriefträgers vermag diesen Mangel in den Augen des Landmannes nicht hinreichend zu ersetzen. Er will sogleich etwas Schriftliches in der Hand haben. Der Ausstellung einer, beim nächsten Umgange wieder einzuziehenden Empfangsbescheinigung, welche sich nur auf Gegenstand

*) Die Nothwendigkeit eines neben der Postanweisung abzusendenden gewöhnlichen Briefes angenommen.

und Werthbetrag zu beziehen brauchte, dürften Bedenken gewiß nicht entgegenstehen. Hinderlich ist endlich der Umstand, daß die Landbevölkerung die Entgegennahme von Werthgegenständen seitens des Landbriefträgers noch immer nicht als eine Dienstpflicht, sondern als eine Gefälligkeit betrachtet. Dem würde dadurch abzuhelfen sein, daß die Landbewohner in geeigneter Weise auf ihre Vollberechtigung zur Benutzung dieses Institutes hingewiesen würden.

Als dritte wesentlichste Ursache für die Unterlassung der Declaration nannten wir endlich die Unkenntniß der für den Geldversendungsverkehr bestehenden postalischen Bestimmungen resp. das Unvermögen, denselben zu entsprechen.

Obwohl die Postverwaltung besonders in den letzten Jahren viel gethan hat, um ihre zu Gunsten des Verkehrs getroffenen Einrichtungen dem Publicum zugänglich und vertraut zu machen, so müssen wir auf Grund vielfacher Beobachtungen dennoch glauben, daß ein Theil des Publicums, allerdings die ungebildetere Klasse, hiervon noch immer nicht ausreichend berührt worden ist.

Schreiber dieses hat mehrfach Gelegenheit gehabt, sich von der kaum glaublichen Unkenntniß zu überzeugen, welche in weiten Kreisen über die durch die Post dargebotenen Hülfsmittel des Verkehrs noch vorherrscht. Einrichtungen, deren Kenntniß wir beim gesammten Publicum längst in Fleisch und Blut übergegangen glaubten, wie die der recommandirten Briefe, sind für Viele etwas Neues, oder man kennt sie nur dem Namen nach, versteht sie aber nicht anzuwenden, oder weiß keinen geeigneten Gebrauch davon zu machen. Die Einrichtung der Post- bz. Correspondenzkarten ist noch heute Manchem völlig unbekannt. Die vortheilhaftere Anwendung der Postanweisung gegenüber dem Geldbriefe oder dem Werthpackete und umgekehrt ist für Viele ein Geheimniß. Wie schwer es ist, den postalischen Einrichtungen bei dem ungebildeteren Theile des Publicums Eingang zu verschaffen, darüber haben wir noch vor Kurzem in Bezug auf das hier zumeist in Betracht kommende Postanweisungsverfahren interessante Beobachtungen am Schalter gemacht. Freilich darf hierbei nicht unerwähnt bleiben, daß diese Beobachtungen zum Theil an einem übrigens bedeutenderen Orte Oberschlesiens mit vorherrschend Polnisch redender Bevölkerung angestellt worden sind.

Hier ist es also am Schalter oft vorgekommen, daß Personen dieser Klasse trotz vielen Zuredens nicht zu bewegen waren, ein Postanweisungs-Formular auszufüllen, obwohl sie den mit dem Verlangen der Einzahlung präsentirten gewöhnlichen Brief selbst und im Besonderen die Adresse hinreichend correct geschrieben hatten. Das Formular der Postanweisung schreckte Viele förmlich zurück. Fast jedesmal wurde die Aufforderung, die Postanweisung nach unserer Anleitung selbst auszufertigen, mit den Worten zurückgewiesen: »Das haben wir nicht gelernt.«

Gewöhnlich wandten sich solche Personen im Wiederholungsfalle an Winkelschreiber und zahlten dort, wie wir dies öfter in Erfahrung gebracht haben, für das Ausschreiben einer einzigen Postanweisung 1—1½, auch sogar 2 Groschen.

Wie oft aber auch solche Vorkommnisse zur Versendung von Geld im nicht declarirten Briefe führen dürften, überlassen wir dem Urtheile des Lesers.

»Das haben wir nicht gelernt«: diese stereotype Redensart kann als Fingerzeig gelten, wie der tiefgreifendsten Ursache des heimlichen Geldversandts beizukommen ist. Für diese Klasse des Volkes giebt es nur eine Stätte, wo es in dem eigentlichen, hier geltenden Sinne des Wortes lernt, das ist die V o l k s s c h u l e. Könnte man sich also

mit dieser in Verbindung setzen, könnte man dort im engen Rahmen eine Darstellung der Grundzüge des Postinstituts und seiner Einrichtungen niederlegen, ließe sich erreichen, daß dort dem Kinde schon der Gebrauch der Postanweisung, der Postkarte ꝛc. am Formulare selbst eingeübt würde: der Erfolg würde ein außerordentlicher sein.

Mit Bereitwilligkeit würde gar bald unsere heutige Jugend das postalische Schriftführeramt in der Familie übernehmen, die aus jener aber hervorgehende künftige Generation würde das Interesse für ein Institut nicht verlieren, mit dem es seiner hohen Bedeutung wegen schon so früh Bekanntschaft gemacht hat, auch wenn die Formen innerhalb dieses Instituts sich änderten. Dann aber würde es für die Postverwaltung ein Leichtes sein, ihren neuen Verkehrsschöpfungen nach allen Seiten hin Eingang zu verschaffen.

Ob und wie die in Vorschlag gebrachte Verbindung mit der Volksschule ausführbar ist, liegt außerhalb unseres Ermessens. Wir meinen aber, daß das Post-Institut mit den Interessen des gesammten Volkes bereits derartig verwachsen ist, daß die nähere Kenntniß dieses Instituts sehr wohl mit den Aufgaben der Volksschule vereinbar sein möchte.

Das Bedürfniß hiernach wird aber um so dringender, je mehr die Post durch die Großartigkeit ihres Verkehrs zu eigenartigeren Betriebsformen gedrängt wird.

---

60. Ein Besuch Carl's V. in Metz im Jahre 1540*).

Mitgetheilt von dem comm. Ober-Postkassen-Rendanten Herrn Hesse in Metz.

Bei dem Studium der alten Chroniken der wiedergewonnenen Reichslande begegnen dem aufmerksamen Leser mannigfache characteristische Züge, welche das bürgerliche und städtische Leben der äußersten Deutschen Vormauern an der Grenze Französischer Sitten und Kultur in eigenthümlicher Weise abspiegeln. Besondere Beachtung verdient in dieser Hinsicht namentlich die alte Reichsstadt Metz, welche bei ihrer eigenartigen Stellung zum Deutschen Reiche mehr auf den stolzen Namen eines Bundesgenossen, als auf den eines Unterthanen Anspruch erheben zu dürfen glaubte. Aus der reichen Fülle des historischen Materials heben wir hier einen Besuch Kaiser Carl's V. in Metz hervor, bei dessen Schilderung der Chronist mit Vorliebe verweilt und der ihm Gelegenheit giebt, die Institutionen der »jungfräulichen« Reichsstadt in anschaulichen Bildern vorzuführen.

Metz kam unter Deutschlands Oberhoheit als Bisthum; sein Bischof gehörte zu den Reichsständen. Die Herrschaft desselben hörte im Jahre 1130 auf, als Metz sich für »freie Reichsstadt des heiligen Römischen Reichs« erklärte. Kaiser und Papst erkannten diese Umwälzung an und Metz gewann nach mancherlei Wandlungen endlich folgende Verfassung, welche im Wesentlichen bis zur Annectirung durch die Franzosen bestehen blieb.

An der Spitze der Regierung stand ein maître-échevin (Oberbürgermeister), welchem 12 von ihm selbst auf Lebenszeit ernannte Schöffen (échevins) als Rath

*) Nach dem Werke: Les chroniques de la ville de Metz, par F. F. Huguenin. Metz, Typographie de S. Lamort. 1838.

zur Seite gesetzt waren. Der Erstere ward jährlich neu gewählt, und zwar abwechselnd aus einer der 6 »Paraiges« oder Verbindungen von Patrizier-Familien, aus denen überhaupt die Inhaber aller einflußreichen Aemter entnommen wurden. Die Zahl der Familien, welche die Paraiges bildeten, wechselte im Laufe der Zeit zwischen 125 und 330. Der maître-échevin repräsentirte die Stadt hauptsächlich nach außen und bildete ein Bindeglied zwischen den verschiedenen Körperschaften der Regierung, welche er zu Generalversammlungen (großem Rath) berief und in denen er präsidirte. In Sachen der Justiz war er Appelinstanz.

Als den wichtigsten Factor der municipalen Regierung kann man »Les Treze jurés«, gewöhnlich nur »Les Treze« (die Dreizehn) genannt, bezeichnen. Sie wurden durch die versammelten Paraiges und aus deren Mitgliedern auf mehrere Jahre gewählt. Alle Zweige der Verwaltung und der Justiz gehörten in ihr Ressort. Sie besaßen sogar das Recht der Begnadigung.

Die dritte Abtheilung der Regierung bildeten »Les sept de la guerre«; sie wurden durch den maître-échevin und die Treze ernannt und theilten mit diesen die Sorge für die äußere Sicherheit der Stadt, und namentlich für das Militairwesen.

Das Volk, im Gegensatze zu den Familien der Paraiges, hatte in der Stadtverwaltung 25 Comtes jurés (Schwurgrafen) als Vertreter, welche von den Kirchspielen meist aus dem Handwerkerstande gewählt wurden.

Diese 4 Körperschaften, vereinigt und ergänzt durch eine Anzahl Sachverständige (prud'hommes) und Deputirte aus den 6 Paraiges, bildeten den »hohen Rath der Stadt«, welchem die Gesetzgebung und die Executive oblagen.

Zu den Beamten, welche an der Stadtregierung nicht Theil nahmen, gehörten die mayours oder maires, von denen es in jedem Stadtbezirk einen gab. Ihnen waren das öffentliche gerichtliche Ausrufen, der öffentliche Verkauf der Mobilien und Immobilien, sowie die Vertheidigung der Rechte der Stadt zugetheilt.

Spätere Metzer Schriftsteller sprechen mit Vorliebe von der »Republik Metz« anstatt von der Reichsstadt und erkennen dem Deutsch-Römischen Kaiser nur eine Art beschränkter Oberlehnsherrlichkeit zu. Und in der That erfreute sich Metz zuweilen sogar der Behandlung als souverainer Staat, z. B. bei der Anerkennung seiner Neutralität in dem Kriege zwischen Carl V. und Franz I. von Frankreich im Jahre 1536. Noch öfter hatte die Stadt die Lasten einer solchen Stellung, namentlich schwere Kriege mit Nachbarn, auf die eigenen Schultern zu nehmen.

Der Wohlstand der Stadt, zu deren Macht- und Gerichtsbezirk auch das 265 Dörfer umfassende »pays messin« gehörte, stand im 15. Jahrhundert in höchster Blüthe. Handel und Künste und ein großer Geldverkehr verbreiteten Ueberfluß und machten die zwischen blauen Bergen und reichen Rebenhängen prangende, in den grünen Wellen der Mosel sich mit prächtigen Bauten spiegelnde »noble Stadt« zu einem angenehmen und vielgesuchten Aufenthaltsorte. Ihre damalige Einwohnerschaft wird auf 50—60,000 Seelen geschätzt. Der Rheinländer hatte zu jener Zeit ein Sprüchwort des Inhalts: »Wenn mir Frankfurt gehörte, würde ich es in Metz verzehren«: ein treffender Beleg für die Annehmlichkeiten der lebenslustigen Moselstadt. Im 16. Jahrhundert dagegen kam Metz durch schwere Epidemieen, Ueberschwemmungen und das Raubritterthum sehr herunter. Ließ sich die Stolze doch im Jahre 1529 sogar soweit herab, die Deutschen Reichsstände um Hülfe anzugehen, und konnte sie doch im Jahre 1531 ein bei den Schulen und Hospitälern in Straß-

burg aufgenommenes Kapital von 2100 Fl. nicht rechtzeitig zurückzahlen. Um die Zeit des nunmehr zu schildernden Besuchs Kaiser Carl's V. scheint Metz sich wieder etwas erholt zu haben.

Als im Sommer 1539 das Gerücht von der Absicht des Kaisers, auf der Reise aus Flandern nach Regensburg die Stadt Metz berühren zu wollen, in derselben bekannt wurde, beauftragte der hohe Rath sogleich drei seiner Mitglieder mit Ermittelung der in solchem Falle üblichen Gebräuche und Vorkehrungen, sowie mit Ausarbeitung eines Programms für den Empfang des hohen Herrn. Die Commission hat sich ihres Auftrages in umfassendster Weise entledigt, und der Chronist war so freundlich, die interessanten Aufzeichnungen derselben bis ins Detail der Nachwelt zu überliefern. Die Obliegenheiten der Herren der Stadtregierung bei dem großen Ereigniß sind mit peinlichster Genauigkeit beschrieben. Zunächst soll der maître-échevin sich nicht aus der Stadt entfernen und sich möglichst gut mit Kleidung und Pferden versehen, um würdig dem Kaiser entgegenzureiten. Auch hat er für ein anständiges berittenes Gefolge Sorge zu tragen. Als eine Hauptfunction des maître-échevin figurirt die Verpflichtung, den Kaiser in kluger, nicht Anstoß erregender Weise zum Schwören eines Eides vor seinem Eintritte in die Stadt zu vermögen, worin er versichern sollte, deren Privilegien, Freiheiten*) und Einrichtungen zu erhalten, während seiner Anwesenheit keine feindlichen Unternehmungen**), Beleidigungen noch Gewaltthätigkeiten gegen die Stadt und ihre Einwohner zu dulden, sondern ein hochherziger und huldvoller Fürst zu sein, den Verbannten, Schwerverurtheilten und Feinden der Stadt dagegen keinerlei Gunst oder Gnade zu erweisen. Auch wird empfohlen, 2 bis 3 Notare dabei anwesend zu halten, damit über den Act der Eidesleistung sogleich einige notarielle Instrumente ausgefertigt werden können. Dagegen haben auch der Oberbürgermeister und die Dreizehn kein Bedenken dagegen, dem Kaiser einen Huldigungseid zu leisten.

Die »Herren von der Kathedrale« sollen ersucht werden, ihrerseits auch zur Verherrlichung des Empfanges beizutragen, indem sie die Hauptkirche schmücken und allen Geistlichen und Ordensleuten anbefehlen, sich im Schmuck ihrer Amtsgewänder mit Fahnen und Kreuzen bis vor's Thor zu begeben, den Kaiser zu empfangen und in Prozession vor ihm herzuziehen. Der Frömmigkeit des Monarchen Rechnung tragend, ist den Geistlichen zu empfehlen, daß sie denselben »das wahre Kreuz« küssen lassen.

Aus den Obliegenheiten des (hohen) Rathes mögen hier folgende characteristische Details Platz finden:

1) dem Maire des Moselthores (Stadtbezirk) wird anbefohlen, daß er sich anständig kleide und beritten mache, um in Begleitung von 10—12 anständig Berittenen dem Kaiser die Stadtschlüssel 3 Wegstunden entgegenzubringen;

2) allen Mitgliedern des Raths und der Paraiges wird bei strenger Strafe verboten, mit den Fremden Streit anzufangen oder etwa Geheimnisse der Stadt zu verrathen, ihnen dagegen ein höchst anständiges Betragen auf den Straßen geboten.

---

*) Metz brauchte weder Kriegsvolk zu stellen, noch irgend welche Steuern an den Kaiser zu entrichten.

**) Während Kaiser Carl's IV. Besuch in Metz hatten die Fleischer die Auslieferung der Stadt an diesen Monarchen aus dem Hause Luxemburg beabsichtigt.

Sodann folgt:

»Was Justiz und Rath zu thun haben.«

Sie haben:

erstens für gute Bewachung der Stadtthore, namentlich für Bereithaltung der Artillerie und Munition zu sorgen;

ferner einige Commissarien für Untersuchung der Logis für die Fremden zu stellen und darauf zu sehen, daß Niemand, Kirchenleute oder Bürger, die Hergabe eines requirirten Quartiers verweigere;

drittens Anordnung zu treffen, daß die Stadtthore weder Morgens, noch in der Nacht ohne die damit beauftragten Personen geöffnet werden;

viertens dem Schatzmeister aufzugeben, daß er »Gold, Silber, fette Ochsen, Kälber und guten Wein« in Bereitschaft halte.

Daneben war der Justiz allein noch eine besondere Aufgabe zugewiesen; sie hatte dafür zu sorgen:

»Erstens, daß alle Straßen und Plätze von jetzt ab einen Tag um den andern, namentlich aber jeden Samstag, gereinigt werden und Wagen und Karren nicht in den Straßen stehen bleiben. Ferner hat sie täglich Wachen über die Mauern streifen zu lassen, auch Tag und Nacht bei der großen Glocke, »Mutte« *), und auf den Stadtthoren Serpenoise und St. Livier Wachen aufzustellen, welche besondere Zeichen für Feuer, sowie für Alarm haben. Drittens sind die Gewerke zu verpflichten, des Schießens kundige, mit »Pulver, Steinen und anderen nothwendigen Dingen« versehene Leute Tag und Nacht auf ihren Thürmen der Stadtmauer zu halten und zwar auf Kosten des Gewerks, das zur Vertheidigung der Stadt mit verpflichtet war. Außerdem hat die Justiz noch eine Reihe polizeilicher Vorsichtsmaßregeln behufs Aufrechthaltung der Ordnung, sowie Verhinderung von Uebertheuerungen seitens der Wirthe anzubefehlen.«

Selbst an Entfaltung kriegerischen Pompes wurde gedacht.

»Was die sept de la guerre zu thun hatten«, ist Folgendes:

Einige leichte Geschütze nebst Geschützmeistern und Bedienung sollen Tag und Nacht bei Anglemur und St. Esperit bereit gehalten werden, die Soldaten in jeder Hinsicht, namentlich auch in Betreff anständiger Kleidung, beaufsichtigt, endlich 3—400 Leute engagirt, bewaffnet und von Capitainen befehligt werden, welche mit den Mannschaften des Kaisers jeden Abend die Wache in der Stadt haben 2c.

Dieses im hohen Rath vorgetragene Programm ward »ziemlich vernünftig« befunden und zur Ausführung angenommen. Nur hinsichtlich der Vorsichtsmaßregeln gegenüber dem Kaiser ward eine Aenderung für geboten erachtet. Da Carl im Rufe stand, großherzig, tugendhaft und gut katholisch zu sein und kein Grund vorlag, Mißtrauen gegen ihn zu hegen, so ward beschlossen, von besonderen Sicherheitsmaßregeln in Ansehung der Stadt abzustehen.

Im December traf Carl in Luxemburg ein, wohin »die von Metz« (»ceulx de Metz«) alsbald eine Deputation entsandten, um denselben in aller Form zum

*) Diese 22,000 Pfd. schwere Glocke ward unter Anderem geläutet, um alle waffenfähigen Männer bei einer die Stadt bedrohenden Gefahr zusammenzurufen.

Besuch ihrer Stadt einzuladen. Die Instruction*) für die Deputirten characterisirt den hohen Rath, welcher dieselbe gegeben, als einen »hochweisen und fürsichtiglichen«.

---

*) Aus derselben verdient die Anrede an den Kaiser wörtlich abgedruckt zu werden, wie folgt:

»Tres sacré et toujours auguste empereur, voz tres humbles et tres obeyssans subgectz et serviteurs, messeigneurs les maistre eschevin et treze jurés de vostre imperiale cité de Mets, qui, comme vicaires neiz de vostre tres sacrée majesté, ont le regime, conduicte et gouvernement de ladicte cité, considerans vos tres grandes et tres excellentes vertus, et que pour icelles il a pleu à nostre redempteur, en temps le plus difficile que oncques fut depuis sa resurrection, vous susciter, envoyer, et par dessus tous aultres princes constituer en la dignité imperiale, pour consoleir sa chrestienté, la reunir et conserveir en sa saincte foid catholique, et la preserveir de tous les ennemis, et que pour ce faire, par vostre tres grant bonté, excellente charité et ardente en l'amour divine, qui à ce vous incitent, comme prince divinement decoré de touttes vertus, vous n'y espargnez ny vostre tres noble parsonne, ne vostre tres vigilant esperit, ny vos biens inestimables, ilz ont tousjours dès long temps tres affectueusement desiré de une fois en ladicte cité fruyr de vostre tres heureuse presence: et à ceste cause, advertis de vostre venue en ce lieu, nous y ont envoyez pour, de leur part, tres humblement vous saluer et dire que, puis que vous estes si prouchain de vostre dicte cité de Mets, si, par oportunité, il se pouvoit faire et qu'il pleust à vostre majesté y prendre chemin, ilz en seroient si joyeulx qu'il n'est à moy de le sçavoir exposeir. Et lors, vous pouviés vesir et entendre le lieu et pays où elle est scituée, la sorte et manière comme elle est entretenue et gouvernée, et le service qu'elle peust faire à vous et à vostre sainct Empire; et mes dicts seigneurs se parforceroient de leur mieulx, comme vos tres humbles et tres obeyssans subgects et serviteurs, faire leur leal debroir envers vostre dicte majesté«.

»Sire, mesdicts seigneurs, noz superieurs qui nous ont icy envoyés, seront grandement marris, quant ilz entendront que commodement vostre majesté n'aura peu, pour le present, passer par vostre dicte cité; mais, à la voulenté divine, par laquelle la vie est entierement conduicte et guidée, ce pourra estre pour une aultre fois. Et ce pendant, mesdicts seigneurs tres humblement vous supplient que vostre bon plaisir soit de volloir entendre et considereir que vostre dicte cité de Mets est assise en pays limitrophe et de frontieres, comme vostre graice le sceit: et combien que par plusieurs groz princes et seigneurs elle aye esté souventes fois desirée et envahie, à ses grants interestz et fraitz innumerables, et qu'elle n'aye villes ny villaiges à elle subgects, comme plusieurs aultres cités imperiales ont, ny grants revenuz, ains seullement quelques gabelles, qui ne montent pas à grant somme par an, ce neantmoins, mesdicts seigneurs et leurs predecesseurs, qui, comme vicaires neiz audict sainct Empire, en ont heu l'administration, l'ont tellement regie et gouvernée, entretenue et fortiffiée, gardée et deffendue de tous ses ennemis, à leurs proppres fraitz, missions et despens, sans ayde de parsonne, qu'elle est tousjours demeurée en l'obeyssance des majestés des feuz de tres excellente memoire les seigneurs empereurs, voz predecesseurs, et de la vostre.

Et est notoirement au pays où elle est scituée, l'ung des meilleurs bellouards, forteresses et propugnacles de vostre sainct Empire: et s'il advenoit que par inconvenient, infortune et malheur, elle tombast en aultruy main (dont Dieu ne veulle) ce seroit non seullement à vostre sainct Empire, ains aussi à vos pays patrimoniaulx, prouchains d'icelle, dommaige irreparable parquoy, affin que mesdicts seigneurs la puissent tousjours entretenir en vostre obeyssance, comme ilz en ont l'entiere affection et parfaict vouloir, et fortiffier de mieulx en mieulx, comme ilz font journellement, ilz vous supplient en toutte humilité qu'il plaise à vostre dicte majesté l'avoir tousjours pour recommandée et la vouloir en ses affaires et necessitez supporteir, comme il vous a pleu le faire du passé, dont tres humblement ilz vous remercient. Et s'il est service qu'ilz vous puissent faire, en leur commandant, comme à l'auctorité de vostre tres sacrée majesté appartient, ilz s'y employeront tres affectueusement et de bon cueur, comme vos tres humbles et tres obeyssans subgects et serviteurs«.

Ohne Zweifel wünschten die Metzer dringend den Kaiser in ihren Mauern zu sehen und ihm ihre Angelegenheiten energisch ans Herz zu legen.

Im ersten Theile der Anrede wird der Ton der Schmeichelei angeschlagen und nur am Schlusse auf die Wichtigkeit der Stadt Metz für Kaiser und Reich und etwa zu leistende Dienste kurz hingewiesen. Würde Carl aber für jetzt den Besuch nicht zusagen, so sollen sie ihm die Bedeutung der Stadt Metz eindringlich zum Verständniß bringen und deren Verlust als ein großes Unglück für das Reich, sowie für seine nahen Erblande kennzeichnen.

Die Deputation erreichte ihren Zweck vollständig; Carl versprach seinen Besuch und gab den Deputirten folgenden höflichen Brief mit:

L'Empereur et Roy,

»Tres chiers et bien amez, nous avons par vos confreres qu'avez envoyés devers nous, receu voz lettres et entendu les gracieux propoz qu'ilz nous ont tenus de vostre part. Et nous a esté singulier plaisir d'entendre la bonne et honneste voulenté qu'avez de nous recepvoir: et suyvant ce, sumes aussi deliberés vous alleir visiteir, comme l'avons plus au long desclairé à vosdicts depputez, lesquelz, ne doubtons, vous en feront bon rapport. Et nous en remectant à eulx, nostre Seigneur vous ait, tres chiers et bien amez, en sa saincte garde.« Escript à Luxembourg, le quaitriesme de Janvier, 1540. Ainsi soubscripte.«

Charles.

Vor ihrem Abgange überreichten die Abgesandten dem Erzkämmerer eine Zusammenstellung der Rechte, welche dem Kaiser während der Anwesenheit in seiner Reichsstadt zustanden und welche jährlich dreimal beim Ton der großen Glocke »Mutte« von einem Edelmann und Schöffen öffentlich vorgelesen werden mußten. Dieselben lauten wörtlich wie folgt:

»Messire ly emperere ait tel droit en ceste ville que, s'il lui plait à venir en ceste ville, il y peust envoyer son maistre mareschault devant: sy fait faire telle monnoye comme il veult, et celle monnoye cy doibt coure huict jours devant sa venue et tant comme il est en la ville, et huict jours apres son allée: et celle monnoye doibt on prendre à la valleur qu'elle vault.

Ly mareschault meisme prent les hostelz aux archevesques, aux evesques, aux ducs et aux contes: nulz ne luy doibt refuseir son hostel, et sy luy doibt soignier lictiere telle comme il les ait avec ses chevaulx; et licts et draips telz comme il les ait avec ses hostes, et lumiere de xeu: plus ne luy doibt; et ses hostes luy doivent faire touttes honneurs.

Messire ly emperere ait tel droit en ceste ville que, s'il vient en ceste ville, de qu'elle part qu'il viengne, ly pustis maire, ly maire de porte Muzelle, luy doibt pourteir les cleifz de la ville trois luecs à l'encontre de luy: sy luy doibt presenteir les cleifz de la ville.

Tant comme messire ly emperere est en ceste ville, nulz n'y ait ne ban ne destroit ne justice, se messire ly emperere non, ou son commandement.«

Als die Ankunft des Kaisers feststand, ließ der Rath weitere Vorkehrungen treffen. So stellte man an vier Stellen der Stadt mit Knütteln bewaffnete Wachen

zu je 25 Mann auf, da man öfteren Tumult »in Folge des vielen fremden Volks« in Carl's Gefolge fürchtete.

Ferner entnahm man den städtischen Kornspeichern eine große Quantität Getreide, welches man vermahlen ließ und den Bäckern zum Backen des Brodes zum Selbstkostenpreise überlieferte. Den Wirthen und Herbergsbesitzern ward eine Taxe für die Fremden vorgeschrieben, und zwar für eine Mahlzeit 3 Sols*), Futtergeld für Heu und 4 Picottins Hafer täglich 4 Sols. Als allgemeine Anordnung für Laien wurde befohlen, »la quarte« Hafer**) zu 4 Metzer Groschen***), höchstens zu 8 Sols 6 Deniers†) zu verkaufen. Die Abteien und Klöster wurden ersucht, auf ihren Getreidebböden Hafer zu demselben Preise abzulaßen.

Der 10. Januar 1540 war der große Tag, an welchem der gewaltige Herrscher in der »noblen Stadt Metz«, wie sie von manchen Chronisten gern betitelt wird, seinen Einzug halten und das großartige Programm der Empfangsfeierlichkeiten die Probe bestehen sollte. Und in Wahrheit ist Alles gleich einem guten Uhrwerk vortrefflich abgelaufen.

Die Sonne schien freundlich auf das prächtige Moselthal hernieder, ihm höhere Reize leihend, gleichsam als wolle sie dem Herrscher Deutschlands diese Perle seines Reichs im schönsten Glanze erstrahlen lassen, um sie ihm werthvoller zu machen. Von den Bergen, welche heut mit Tod und Verderben speienden Feuerschlünden gespickt sind, nickten damals dunkle Tannenwälder den grünen Wellen des Moselflusses zu. Auf der Heerstraße nach Diedenhofen ziehen Reitertrupps, festlich in die malerische Tracht ihres Jahrhunderts gekleidet, feierlich dahin — stattliche Gestalten eines herrlichen Menschenschlags. Bei dem Orte Ladonchamp, 3 Wegstunden von Metz, hält die erste Abtheilung: der Maire des Moselthorbezirks nebst seiner Begleitung, in einem Lederköfferchen die Stadtschlüssel mit sich führend.

Der Herr der Christenheit erscheint mit einem wahrhaft kaiserlichen Gefolge von Fürsten, Grafen, Geistlichen, Herren aller Art und Reisigen. Der Maire und der ihm beigegebene »Redner der Stadt«, Mr. Felix, beider Rechte Doctor, stiegen von den Pferden, verbeugten sich dreimal ehrerbietig, worauf Dr. Felix eine Anrede in wohlgewählten Worten des Sinnes hielt:

»Die Gouverneure Sr. Majestät Stadt Metz, indem sie die Rechte des Kaisers pünktlich erfüllen, entsenden den Maire des Moselthors mit den Stadtschlüsseln und stellen Sr. Majestät dieselben zur Verfügung.«

Hierauf küßt der Maire die Schlüssel und präsentirt dieselben Carl.

Letzterer erwidert, »die von Metz« haben bisher die Schlüssel gut gehütet; er hoffe, sie würden das in Zukunft nicht minder thun, weshalb er ihnen dieselben zurücksende.

Nach kurzem Weiterritte traf der Kaiser auf »Jacque Dex, escurier, seigneur de Chaistel Sainct Blaize«, maître-échevin der Stadt Metz, und sein Gefolge von Patriziern, festlich in Sammtmäntel gekleidet. Alle stiegen ab, machten dreimalige Verbeugungen, worauf der inzwischen vorangeeilte Dr. Felix abermals das Wort ergriff und folgende Anrede hielt:

---

*) Es gab zwei Arten Sols, die eine nach heutigem Gelde gleich 6 Franken, die andere nur 30 Centimen pro Stück werth.

**) Ungefähr 66 Liter.

***) 1 Metzer Groschen galt 6 Franken 66 Centimen.

†) Es gab Deniers im Werthe von 37 Centimen und von 25 Centimen.

»Tres sacré et tousjours auguste empereur, vostre imperiale cité de Mets est si tres joyeuse de vostre nouvelle venue que, si possible heust esté, elle fust voulentiers toutte venue au devant de vous, pour tres humblement saluer vostre majesté et vous faire la bien venue. Mais, pour ce que possible ne luy a esté, pour soubvenir à ceste impossibilité, elle y a envoyé monseigneur le maistre eschevin et aultres chevaliers et gentilz hommes qui sont icy presens, lesquelz, soubz vostre majesté, comme vicaires nés en vostre sainct Empire, ont le regime, conduicte, gouvernement et administration de la justice et republicque d'icelle. Et ce pendant, en ladicte cité, en grand joye et exultation, les ungz chantent: »Haec dies quam fecit Dominus, exultemus et laetemur in ea«; et les aultres dirent: »Benedictus qui venit in nomine Domini«, Benit soit celluy qui vient au nom du seigneur Dieu. N'est ce pas vous, sire, qui venez pour consoleir la chrestienté, tant desolée? N'est ce pas vous qui venez pour la reunir, tant divesée? Certes ouy. Benit soyés vous donc, sire: benite soit vostre tres vertueuse entreprinse: benite soit vostre nouvelle venue.«

Nach dieser schwungvollen Einleitung wurde Carl in höflichster Weise zum Schwören des erwähnten Eides zu vermögen gesucht, indem die Rede hervorhebt, wie des Kaisers Vorgänger solches stets gethan haben; daß man indeß bei Seiner Majestät, dessen große Tugenden man kenne, sich mit dem einfachen Versprechen auf Fürstenwort begnügen würde.

Carl erwidert, er wolle Alles ganz dem üblichen Brauche gemäß machen, und leistete den Eid, wie folgt:

»Je jure ce que m'avez dict, assavoir que je entretiendray la cité de Mets en tous ses privileges, franchises et libertez, et ne permetteray, pendant mon sejour en icelle, que aucun des miens y fasse choses au dopmaige de la dicte cité ny de ses habitants. Et ainsi je le vous jure et promets«.

Es fällt auf, daß der Schluß des im Programm gedachten Eides, die Enthaltung von Gnadenbezeigungen gegenüber den Verbannten und Verurtheilten, von Carl nicht beschworen wird.

In langem, malerischem Zuge ging es nun der Stadt zu, deren Kathedrale, auf einer Anhöhe erbaut, mit ihrem edlen majestätischen Bau über alle weltlichen Gebäude und Paläste emporragt.

Vor dem Thore und auf der langen Moselbrücke hatte sich unzählbares Volk aufgestellt; die Geistlichkeit und die Mitglieder von 5 Mönchsorden mit Kreuzen und Fahnen standen in langer Prozessionsordnung. Bei Carl's Annäherung setzte sich der ganze Zug in Bewegung. Unter dem inneren Festungsthore erwarteten 4 Edelleute mit einem Traghimmel von kostbaren Stoffen den Kaiser, ihn einladend, unter demselben, welchen sie auf langen Lanzen trugen, in die Stadt einzuziehen, deren Straßen sich mit Grün und Blumen geschmückt hatten. Die Kanonen der Thore und Wälle donnern, die Glocken der zahlreichen Kirchen läuten, das Trompeter-Corps Carl's bläst einen schmetternden Marsch und Hymnengesang erschallt aus der fahnenreichen Prozession — wahrlich, auch einem Carl V. mußte in einem solchen Augenblicke das Herz höher schlagen.

Hätte Derjenige Glauben finden können, welcher damals die Prophezeiung gewagt hätte, daß derselbe Herrscher ein Jahrzehnt später mit 80,000 Mann vor

dieser Stadt liegen würde, um sich unter dem Donner derselben Feuerschlünde den Eingang vergeblich zu erzwingen?

Vor der Kathedrale hielt der Zug, und Carl besuchte das Gotteshaus, um vor dem Hochaltar seine Andacht zu verrichten.

Der Chronist schildert diese Scene mit folgenden characteristischen, bei aller Naivetät doch durch feine Ironie gewürzten Versen:

Le vent de bise souffloit fort;
L'empereur se hastoit tres-fort.
Les gris moines, tous mal fourez,
Ilz avoient tous la goutte au nez.

Les seigneurs qui le poelle portoient
Sur l'empereur, plus n'en pouvoient:
En les regardant se ryoit,
Contrainct du froict qui le hastoit.

Allant tout droict au grand moustier,
De son cheval descend à pied
La tres sacrée majesté
A deux genoulx devant l'aultel.

Sa devotion promptement
Faicte, appella bien doulcement
Les chanoines qu'au plus pres estoient
Si quelque chose ilz demandoient.

Le cerchier respond pour doyen
Assés mal prouveu de moyen,
Ne luy sceut aultre chose dire
Si non: Soiés bien venu, Sire.

De là se partist en disant.
Velà bien peu d'entendement,
Parlant à son grand almosnier;
C'estoit en sortant du moustier.

Demnächst begab sich der Kaiser sogleich in sein Quartier bei der Wittwe Philipps von Raigecourt, Annon Remiat.

Lange Ruhe war ihm freilich dort nicht vergönnt. Nach einer Stunde bereits erschien eine Deputation mit Geschenken der Stadt. Der mehrgedachte Sprecher des Raths, Dr. Felix, würzte die Ueberweisung mit einer etwa 400 Worte langen Rede, welche mit einer pomphaften Einleitung begann, wonach Alexander der Große das geringe Geschenk eines Bauern auf dem Felde höher aufgenommen, als reiche Gabe Anderer, weil jener es herzlich und selbstlos dargereicht habe.

»Wohlan Sire«, fuhr dann der Sprecher fort, »wenn wir Eure hochheilige Majestät sehen, schauen wir mehr als Alexandern. — Alexander war großherzig; auch Sie sind es durch große Werke und tapfere Thaten. Alexander war tugendhaft, aber er participirte an einigen Tugenden mehr als an andern. Und Eure Tugenden sind alle so groß, daß es mir nicht möglich ist, irgend eine der andern vorzuziehen.«

Den Schluß macht die Nutzanwendung: Carl möge das geringe, dem Vermögen der Stadt entsprechende Geschenk ebenso aufnehmen wie Alexander die bäuerliche

Gabe, denn es würde von Herzen gern gegeben. Der Kaiser entgegnete: »Was den Vergleich mit Alexander anlangt, so wünschte ich wohl, daß Gott mir die Gnade erweisen möchte, in meinem Glauben ebenso tugendhaft zu sein, wie er in dem seinigen war. Im Uebrigen vertraue ich mich der göttlichen Güte an, welche mir helfen wird, das Gute zu thun und das Böse zu meiden. Was nun das Geschenk betrifft, so ist es mir angenehm; ich danke dafür, und ich werde die Stadt stets in gutem Andenken halten.«

Das »geringe Geschenk« nach Dr. Felix's Bezeichnung war gemäß Auffassung der Zeitgenossen nicht so winzig, im Gegentheil wird es als ein »reiches« erwähnt. Es bestand aus einer verzierten Silberschale, gefüllt mit 1500 Goldgulden, einer tüchtigen Quantität Rebensaft und 100 Centnern Hafer. Auch das ganze Kaiserliche Gefolge, vom Herzoge von Savoyen, welchem 3 Bottiche Landwein und 50 »Quartes« Hafer gegeben wurden, bis zu den Trompetern hinab, welche pro Mann einen Metzer Gulden erhielten, ward beschenkt.

Am nächsten Tage war großer Empfang beim Kaiser, wozu sich der Oberbürgermeister, die Dreizehn und andere wichtigere Persönlichkeiten einfanden. Abermals mußte der Stadtredner einen Vortrag halten, in welchem wiederum der Eid des Kaisers zur Sprache gebracht und gleichsam entschuldigend hervorgehoben ward, daß man schon mit dem Versprechen auf Fürstenwort zufrieden gewesen wäre. Nun möge Se. Majestät aber auch gestatten, daß der Oberbürgermeister und die Dreizehn ihrerseits dem Herrscher ihren herkömmlichen Huldigungseid leisten. Den Letzteren nimmt Carl mit dem Hinzufügen an, er vertraue ihnen, daß sie dem Reich und ihm treu und gehorsam bleiben würden.

Der von einem Rathe Carl's vorgelesene Eid lautet im Original wie folgt:

»Nous, les maistre eschevin et treze jurés de vostre imperiale cité de Mets, pour et au nom de tout le corps d'icelle, à vous tres serain prince et seigneur, seigneur Charles, empereur des Romains, nostre droiturier et tres gracieulx seigneur, faisons feaulté et jurons estre feaulx, loyaulx et obeyssans à vous et à vostre sainct Empire, et faire tout ce que loyaulx de vostre majesté sommes tenus faire envers icelle à cause du sainct Empire romain, saulf les libertés privileges et droits à nous concedés, approuvés et confermés par les divers empereurs et roys et vostre sacrée majesté et tout sans mal engin«.

Die Schlußclausel: »Unbeschadet der Freiheiten, Privilegien« u. s. w. verräth den »fürsichtigen Rath« nicht minder, als die darauf erbetene und empfangene Erlaubniß, über die geschehene Handlung notarielle Acte aufnehmen zu dürfen.

Tags darauf erschienen »bei den Treze und ihrem Rath« mehrere Rechtsgelehrte des Kaisers, um in dessen Auftrage eine heikle Sache zur Sprache zu bringen.

Man habe dem Kaiser, trugen sie vor, wohl seine Rechte in Metz schriftlich mitgetheilt, er wünsche jedoch zu wissen, ob dies alle seien. In Deutschland ginge nämlich das Gerücht, daß die Stadt Metz jährlich 1000 Fl. Tribut schulde und für den Kaiser bei Seite stelle, daß sie solchen indeß nicht auszuliefern brauche, wenn Se. Majestät denselben nicht fordern komme. Wann aber der Kaiser nach Metz komme, berechne sie mit ihm, auf wie viel Jahre sie den Tribut schulde und bezahle dann.

Die Metzer prüften die Behauptung und fanden, daß dem nicht so sei, daß vielmehr auch früher den Kaisern bei ihrer Anwesenheit in Metz nicht Tribut, son-

dern nur Geschenke dargereicht worden seien. Mit dieser Abweisung begnügte sich Carl V.

Am folgenden Tage fand die Abreise des Kaisers statt, nachdem sich die Stadtobern bei ihm verabschiedet hatten. Seiner Wirthin und deren Tochter ließ er »für den Wein« je eine goldene Kette reichen, deren Gesammtwerth der Chronist zu 26 écus d'or angiebt.

Carl V. war den Metzern in Allem zu Willen gewesen, ausgenommen im Punkte der Strafmilderung oder Begnadigung gegenüber den vom städtischen Gericht Verurtheilten. Die ihm während seiner Anwesenheit zugestandene Justizhoheit wollte er demnach, wohl aus politischen Gründen, thatsächlich ausüben.

Bei seinem nächsten Besuche in Metz ließ er sich einen Verbrecher von Trier herüberbringen, um ihn auf einem in Metz errichteten Galgen »abthun« zu können. Eine Anzahl jener Unglücklichen hatte Carl's Gnade angerufen, und nicht ohne Erfolg. Gemäß einer Verordnung des Kaisers mußte dies öffentlich durch die Straßen ausgerufen werden, was auch geschah.

Der Chronist schließt seine Beschreibung mit den Worten: »So endete der erste Besuch dieser Majestät in der Kaiserlichen Stadt Metz, den ich in meinem groben Patois und in meiner Muttersprache schlecht genug zu Papier gebracht habe, weshalb ich den Leser um Entschuldigung bitte«.

---

61. Lappland und Kanin.

(Unter Benutzung von: »Aubel, Hermann und Karl. Ein Polarsommer. Reise nach Lappland und Kanin.« Leipzig. 1874, F. A. Brockhaus. 412 Seiten gr. 8.)

Das äußerste nordöstliche Europa wird staatlich von dem Russischen Gouvernement Archangel umfaßt, welches sich zwischen dem Schwedischen Lappland und dem Ural erstreckt und bei einem Flächeninhalt von 13,923 Quadratmeilen fast ½ mal größer als Frankreich ist.

Zu diesem weit ausgedehnten Gouvernement gehören die unbekanntesten Theile Europas: Russisch-Lappland mit 3556 und die Halbinsel Kanin mit 500 Quadratmeilen.

Während die Halbinsel Kanin ausschließlich der Wohnsitz von Samojeden, den eigentlichen »Wilden Europas«, ist, finden sich in Lappland neben den zerstreuten, häufig wechselnden Wohnstätten der Lappen an den Küsten wenigstens Fischerdörfer, welche ausschließlich von Russen bewohnt werden.

Russisch-Lappland wird im Norden vom Eismeer, im Osten und Süden vom Weißen Meer, im Westen vom Schwedischen Lappland begrenzt. Außerdem reicht nach Westen die Kandalakscha-Bucht mit ihren zahllosen Einschnitten, klippenreichen Buchten und Inseln tief in das Land hinein.

An der äußersten Spitze dieser Bucht liegt das Dorf Kandalakscha, von wo aus mitten durch Lappland eine 234 Werst lange Straße (der sogenannte Postweg) nach Kola führt. Dieser Weg ist theils zu Fuß, theils zu Kahn zurückzulegen. Wenngleich es oft kaum gelingt, den Kahn in den Flüssen aufwärts zu bringen, und es die äußerste Kraft und Gewandtheit erfordert, zwischen umsprudelten Felsblöcken

hinzulaviren: so ist doch der Wasserweg dem Marschiren durch den gestürzten Wald und durch die Sümpfe vorzuziehen.

Den Postdienst als Jamschtschiki oder Postillone versehen auf dieser Route abwechselnd Russen und Lappländer. Der Dienst erstreckt sich auf das Tragen des Gepäcks, wobei 40 Pfund auf den Mann gerechnet werden, und auf das Rudern während der Wasserpassagen. Die Jamschtschiki werden von Station zu Station in Entfernungen von 32 bis 50 Werst abgelöst.

Die fünf Dörfer, welche auf den Karten zugleich als Stationen zwischen Kandalakscha und Kola verzeichnet sind, und unter denen sich sogar zwei Kirchdörfer befinden sollen, hat man bis auf den letzten Schornstein erdichtet. Ihre Namen sind jedoch durch je eine leere Blockhütte natürlich und sinnbildlich dargestellt. Neben jeder »Station« erhebt sich ein Lappenbau wie ein großer Ameisenhaufen. Uebrigens ist in den Blockhäusern ebensowenig wie in den Bauen eines Bleibens, weil für den Rauchabzug höchst mangelhaft gesorgt ist.

Kola, an der Spitze der nach ihm genannten Bucht des Eismeeres belegen, bietet einen eigenthümlichen, nordischen Anblick. Wie vom Sturm scheinen Schiffe weit ins Land geworfen und Hütten gleichsam ins Wasser getragen. Der größte Theil der Wohnungen liegt auf einer mit Renthiermoos und Preiselbeeren bewachsenen Heide. Die Dächer sind dicht von Gras bewuchert oder mit Rasenplatten bedeckt, zum Theil mit Holzscheiten beschwert. Kleine Schafe klettern weidend über die Giebel. Maste, Raaen und Segel von Fahrzeugen ragen darüber hinaus; sogar der Rumpf der Schiffe reckt sich hier und da über die niedrigen Dächer.

Kola zählt 110 Häuser bei 500—600 Einwohnern und hat eine Polizei- und Steuerverwaltung. An Thieren werden etwa 50 Kühe, 70 Schafe und einige Rennthierheerden gehalten. Von Kandalakscha aus beträgt der Transport an Waaren einige hundert Pud (à 40 Pfund) Thee, Zucker, Kattun; dieselben kommen entweder direct von Petersburg oder von dem Jahrmarkt zu Petrosawodsk.

Kola wird ausschließlich von Russen bewohnt. Der Typus des Nordrussen ist im Allgemeinen der Germanische. Die Farbe der Augen und des Haares ist jedoch viel häufiger dunkel als hell; auffallend ist an letzterem die Weichlockigkeit, namentlich am Bart, welcher in der Regel gabelartig getheilt über den Gürtel fällt. Die Volkstracht ist je nach den Gegenden sehr verschiedenartig. Bei den Männern besteht sie am häufigsten während des Sommers in der Bubaschka (Blouse), welche bei Wohlhabenden als Festkleid zuweilen von dunkelrother Seide ist, oder auch im wollenen Kaftan mit dem hohen, konisch geformten, krempenlosen Hute. Im Winter ist die Kleidung theilweise Pelz; nicht so bei den Frauen, die selbst während der strengen Jahreszeit häufig bei der Arbeit im Freien im sommerleichten Gewande erscheinen.

Die geschützte Lage der Strom- und Flußgebiete gestattet in Lappland dem Walde eine ungewöhnliche Ausdehnung nach Norden hin. In diesen Wäldern kommt überwiegend die Kiefer vor; die Tanne und noch mehr die Lärche treten schon zurück. An Laubhölzern findet man Birke, Espe, Erle, Eberesche, Weide, Traubenkirsche und Faulbaum. Der außerordentliche Waldbestand wird nur wenig ausgenutzt. Hieran mögen wohl zumeist die an Wasserfällen, Stromschnellen reichen, und wiederum an Wassermenge armen Flüsse schuld sein, welche das Holzflößen sehr erschweren.

Der Waldreichthum Lapplands liegt vornehmlich an den oberen Läufen und Quellen der Flüsse Umba, Warsucha und Ponoi, welche sich im Centrum des Landes

einander nähern. Die Ortschaften gleichen Namens, welche mehr oder weniger nahe der Mündung der Flüsse ins Weiße Meer liegen, beziehen die zur Erbauung ihrer Blockhäuser nothwendigen Stämme lediglich aus den am oberen Flußlauf vorkommenden Waldungen. Da man nur zur Winterzeit in diese Gegenden gelangen kann, so sind dieselben bis jetzt noch sehr unbekannt. Nur von Holzhauern werden sie ab und zu besucht, welche sich auf Schneeschuhen dorthin begeben, um die nöthige Anzahl Stämme zu fällen und solche sofort beim Aufgang der Flüsse zu verflößen. In gleicher Weise liefert die obere Tuloma für Kola und der Fluß Nieva für Kandalakscha das nothwendige Bau- und Brennholz.

Die nördlichsten Kieferwälder zeigen sich auf dem Taibolaberg, nördlich vom Murdosee, circa 35 Werst südlich von Kola; dieselben sind licht, ohne Unterholz und treten vornehmlich auf den aus Granit bestehenden, mit Heidekraut oder meist Renthiermoos bedeckten Höhenzügen auf. Characteristisch für diese Kiefernbestände ist die Mähnenflechte, welche vom Gipfel der Bäume bis auf die untersten Aeste reicht und dabei schwarze, dem Frauenhaar ähnliche, dichte Behänge bildet.

Die Tannenwaldungen des höchsten Nordens bestehen aus niedrigen, kaum 20 Fuß hohen, schlank gewachsenen Exemplaren, an denen jedoch die Krone fast durchgängig verkümmert oder zwei- und dreitheilig ist. Mit den Tannen kommt sehr häufig der Wachholder vor, dessen knorriger Stamm sich meist zur Erde legt und die mit Beeren reich besetzten Zweige schirmartig über den Boden ausbreitet.

Wie sich eine Polargrenze des Waldwuchses schwierig bestimmen läßt, so ist eine Zone der Moose und Beeren überhaupt nicht zu ziehen, weil das Vorkommen der verschiedenen Arten dieser Gewächse hauptsächlich von den lokalen Erhebungen des Bodens und von dessen größerer oder geringerer Feuchtigkeit abhängt. Oft drängen sich die Moose und Flechten, ihrem Lebensbedürfniß folgend, weit in die Waldregion hinein, so daß das Territorium, welches ihnen auf der Karte als ausschließliches angewiesen wurde, gewissermaßen ein illusorisches ist.

Die wichtigste in Lappland vorkommende Flechte, das werthvollste Vegetabil für den hohen Norden, ist die Renthierflechte (Renthiermoos); sie ist die hauptsächliche Nahrung für die Renthiere. Die Küstenbewohner füttern wegen Mangels an Gras oder Heu häufig ihre Kühe mit dieser Flechte, nachdem dieselbe in großen Kufen gedämpft und abgebrüht worden ist, wodurch sie leichter verdaulich wird und einen Theil des bitteren Extractivstoffes verliert. In Fällen der Noth macht der nicht unbedeutende Gehalt an Stärke und Gallerte die Lichenen, nach Beseitigung des bitteren Gerbstoffgehaltes, auch zum Nahrungsmittel der Menschen, weshalb man sie zuweilen ins Brot bäckt.

Unter den Beeren, welche im hohen Norden vorkommen, verdient die Moroschka (Moltebeere) besonders hervorgehoben zu werden. Vor allen anderen Beeren liebt sie die nahe der Meeresküste sich hinziehenden Sumpfstriche. Namentlich das Terski-Ufer ist durch ganz besonderen Reichthum an großen und schmackhaften Exemplaren ihrer Gattung ausgezeichnet. In vielen Gegenden ist sie fast das alleinige Genußmittel. Die Samojeden auf Kanin und weiter gegen Osten sind neben Renthierfleisch ausschließlich auf die Moroschka angewiesen und sammeln sie zu Wintervorräthen in Tonnen, welche überall in der Tundra unter dichten Mooskissen in den ewigen Eisgrund vergraben werden. Die Lappländer sind bei ihrer Fischkost dieser Beere ganz besonders bedürftig. Die Moroschka hat die Form der Himbeere und ist in Größe, Farbe und Geschmack unseren Herzkirschen ähnlich.

Neben anderen genießbaren Beeren kommt die Preiselbeere in diesen Regionen besonders gut fort. Eine erfolgreiche Jagd auf Hasel-, Schnee- und Birkhühner ist lediglich vom Gedeihen der Preiselbeere, des Lieblingsfutters der Waldvögel abhängig.

Zur Zeit, wo die Beerenpflanzen grünen, und bunte Blumen den nordischen Boden zieren, fühlt sich der Lappländer träg und müde; er hält gleichsam einen Sommerschlaf, aus welchem ihn auf seinen Fahrten zu Wasser nur die gefahrvoll tosenden Stromschnellen rütteln können.

Die Lappländer zeigen im Allgemeinen den Tatarischen Typus. Die Gesichtstheile sind zuweilen regellos, die Stirnknochen gegen die Kinnbacke wie durch Krampf verschoben. Die Haare, glänzend schwarz, stehen borstig auf oder hängen straff über die Stirn und über die meist braunrothen Augen. Für den Sommer balgt sich der Lappländer wenigstens so weit von seinem Winterpelz aus, daß er nur noch in der Schafwolljoppe, der buntgestreiften Zipfelmütze und den renthierledernen Schnabelschuhen erscheint. Das wichtigste, das er stets auf der Mitte des Leibes bei sich trägt, ist ein kleines, von Perlen gesticktes Täschchen: das übliche Hochzeitsgeschenk seiner Treuliebsten, welche freilich nicht immer ein mit hohen Reizen der Natur begabtes Wesen ist, aber das Täschchen doch selbst gefertigt hat. Es dient zur Aufbewahrung des Feuerzeugs: Birkenschwamm, Stahl und Stein, wozu noch ein kleiner Hornlöffel kommt, in welchen der angezündete Schwamm nebst einigen Schwefelkugeln gelegt wird, um einen darangehaltenen Kienspan durch Blasen in Flamme zu setzen.

Eine Frau darf der junge Lappe erst nehmen, nachdem er ein wildes Renthier erlegt hat.

Die Lappin führt außer dem stählernen Fischmesser im Gürtel des Sarafans (Leibrocks) noch ein hartholziges Spachtelmesser zum Abschälen des Kieferbastes bei sich, welcher zur Brotbereitung verwendet wird.

Ueber die Sprache der Lappländer ist weder eine Grammatik vorhanden, noch hat dieselbe besondere Schriftzeichen; sie wird von keinem der Pfarrer verstanden, welche an den Russischen Küstendörfern stationirt sind. Die Lappen, welche sämmtlich dem Christenthum angehören, bedienen sich aber gelegentlich ihrer Wanderungen dieser Geistlichen, um eine Heirath abzuschließen, da die Lappen fast alle etwas Russisch verstehen.

Wenn der Lappländer auf seinen Fischzügen vom See zur Meeresbucht im Wald oder am Strande Rast hält, dann fühlt er sich auf der Sandbank so heimisch, wie in seiner Waldgrube, d. h. in dem mit Stämmen zugedeckten und mit Zweigen ausgelegten Loch, dem Daheim in der Walderde, in welcher seine Bauten ebenso mannigfach sind, wie diejenigen der kunstlos nistenden Vogelarten.

Zur Zeit des Ueberflusses trägt der Lappe einen von Schiffern gegen Felle erhandelten Sack Mehl stets bei sich und knetet daraus zähe Teigfladen. Beginnt das Mehl zu mangeln, so wird es außer mit Kieferbast noch mit getrockneten Vogelbeeren und Renthiermoos versetzt.

Der Winter weckt den Lappländer aus seinem sommerlichen Halbschlaf. Unter dem Moos wird ein alter Schlitten, d. h. eine etwa 6 Fuß lange hölzerne Mulde hervorgeholt, um mit den Renthieren, welche während des Sommers ohne jegliche Pflege auf den Inseln untergebracht waren, einen Ausflug zu machen. Anfänglich mag die Fahrt den Besuch eines bestimmten Fischplatzes bezwecken, aber nach und

nach geht sie in ein allgemeines Herumjagen über, während dem Weibe daheim die Sorge über die höchst unvollständigen Vorräthe verbleibt. Natürlich streckt sich der Sportsman ebenso behaglich auf den Schneefeldern aus, oder nimmt darauf seinen Lieblingssitz mit untergeschlagenen Beinen, wie auf den sonnigen Plätzen des südlichen Italiens der Lazzaroni seine Lebenskünste ausübt.

Für den Winter haben die Russischen Lappen, deren Gesammtzahl etwa 2500 beträgt, feste Sammelplätze, während sie im Sommer einzeln oder zu höchstens zwei Familien in die Tundren ziehen, oder sich bald an diesem, bald an jenem See im Walde aufhalten.

Ein hervorragender Sammelplatz, unmittelbar im nördlichen Polarkreis gegenüber der Leuchtthurms-Insel Sosnowez gelegen, ist Loparskoje Selenije. Dieser Sammelplatz bietet im Vergleich zu dem Höhlenleben des Lappenvolkes die Annehmlichkeiten einer Stadt. Doch muß man sich beim Betreten des Ortes unwillkürlich fragen, ob man etwa nach Lilliput versetzt sei. Die Hütten, deren Dächer mit Renthiergeweihen behäuft sind, gleichen den Meisen- oder Spreenkästen. Sie stehen, etwa vierzig an Zahl, über der Erde auf Wurzelstöcken, und eine kleine Leiter führt zur einzigen Oeffnung eines jeden Käfigs, welcher von einem kleinen Spitzhündchen bewacht wird. Die meisten Thüren stehen offen und scheinen bei erstem Hinblicken von zinnoberroth geputzten Puppen eingenommen. Diese sind aber sehr lebendige Lappenweiblein, welche in grellbunten Kattunkleidern in den dunklen Stuben sitzen. Von den vorspringenden Dachgesimsen und den Geweihgiebeln hängen Fischgarne wie Gardinen herab und spannen sich an hohen Gestellen von einem Hüttchen zum andern, so daß diese theilweise hinter den Netzen ganz versteckt liegen. An den Wänden hängen bündelweise rostbraune Fellchen, weiß und schwärzlich gefleckt und gesprenkelt, welche von dem kurz geschwänzten, etwa 5 Zoll langen nordischen Lemming herrühren und an vorüberkommende Schiffer verkauft werden.

Das Meer, welches Lappland umgiebt, bietet den Küstenbewohnern den hauptsächlichsten Lebensunterhalt. Es fordert aber auch häufig Opfer an Menschenleben, wie es die auf den Vorsprüngen errichteten, zahlreichen Kreuze deutlich erweisen. Wohl sind viele nur von Fischern mit der Bitte um erlösenden Wind von diesen Gestaden aufgesteckt, doch sind nur allzu viele Erinnerungszeichen an Unglücksfälle darunter, welche für das im Nebel langsam vorüberziehende, von den Wogen geworfene Schiff ein trübes Vademecum bilden.

Unter solchen Umständen ist es von Wichtigkeit, daß auch in diesen nordischen Regionen für die Seefahrer durch Errichtung von Leuchtthürmen wenigstens theilweise Anhaltspunkte geboten sind. So befinden sich am Weißen Meere sechs Leuchtthürme: zu Archangel, Solowezki, Shishginsk, Morshowez, Sosnowez und Orlow. In denselben wird bis zum October Talg, dann aber wegen des Gefrierens Hanföl gebrannt.

Welch ein Leben von Entbehrungen hat nicht der Wächter der See auf seiner kleinen Insel zu führen, verlassen von Allen, nur nicht von den schreienden Vögeln der See, die ihn umkreisen! Die Leuchtthurmsinsel Sosnowez ist z. B. kaum eine Viertel Quadratwerst groß und erhebt sich nur 40 Fuß über den Meeresspiegel. Das Plateau ist mit einer kurzwelligen Ablagerung rothbraunen erdigen Torfes bedeckt, welchen die rothen Früchte der Moroschka und die weißen, atlasglänzenden Wedel des Wollgrases zieren. Der ganze Reichthum der Einsiedler besteht in einem kleinen Ochsen und einer Kuh. Für den Winter wird das Heu von den nächst-

gelegenen, von Lappen bewohnten Ufern beschafft. Das Wasser entnehmen die Inselbewohner im Sommer einer im Torf angelegten Senke; im Winter wird es in einem schmiedeeisernen, dampfkesselartigen Gefäß durch Aufthauen von Schnee gewonnen. Der Leuchthurm ist in Archangel gefertigt und im Jahre 1861 aufgestellt: eine äußerst massive, reichlich mit eisernen Ankern versehene Holzconstruction in einer Höhe von 112 Fuß über dem Inselniveau. Im Jahre 1867 wurden im Monat Mai unweit von hier 54 Schiffe fast gleichzeitig von treibenden Eismassen erdrückt. Die Mannschaften und Insassen aller, 600 an der Zahl, retteten das nackte Leben über das Eis hinweg auf die Insel, wo sie nach Möglichkeit in der Hütte, im Magazin, Keller und Thurm untergebracht wurden. Einem Englischen Capitain, welcher bei der Katastrophe drei Schiffe verlor, gelang es, wenigstens aus einem derselben die Proviantvorräthe zu retten, welche er an die Unglücklichen vertheilte, bis diese nach und nach von vorübersegelnden Fahrzeugen aufgenommen werden konnten.

Der Fischfang ist für Lappland, noch mehr für das ganze Gouvernement Archangel der wichtigste Industriezweig, wird aber in höchst irrationeller Weise betrieben, so daß der Fischexport fast vollständig aufgehört hat, und ein Theil des Fischbedarfs für Rußland sogar von den Norwegern aufgekauft werden muß.

Unter den Fischarten, welchen hauptsächlich nachgestellt wird, sind Treska (Kabeljau) und Saida, Hering und Lachs hervorzuheben.

Der Treskafang wird hauptsächlich am Murmanskinser betrieben und liefert einen durchschnittlichen Ertrag von 300,000 Pud (à 40 Pfund) im Jahre. Der gesalzene Treska wird in Archangel mit 80 Kopeken bis 1 Rubel pro Pud, der getrocknete (Stockfisch) mit 2 Rubeln und noch höher bezahlt.

An Heringen werden im Weißen Meere etwa 450,000 Pud gefangen. Der Preis derselben ist verschieden, beträgt aber selten mehr als 50 Kopeken pro Pud.

Die ergiebigsten nnd berühmtesten Fangstätten des Lachses sind die Flüsse der Halbinsel Lappland: Ponoi, Warsucha, Umba und Niwa. Für die Einwohner der am Torski-Ufer gelegenen Ortschaften bildet der Lachsfang den ausschließlichen Erwerb.

Die jährliche Ausbeute beträgt an den Lappländischen Küsten und dem Korelski-Ufer etwa 30,000 Pud, in den Flüssen Dwina, Kuloi, Mesen und Petschora 15- bis 20,000 Pud. Bei einem Durchschnittspreis von 4 Rubeln Silber an der Fangstätte repräsentirt dies eine Summe von 180—200,000 Rubeln, welche den Fischern direct zufließt.

Nächst der Fischerei ist die Jagd auf Seeraubthiere, Robben und Walrosse ein Erwerbszweig der Küstenbewohner.

Die Hauptrobbenjagd findet im Monat Februar und in der ersten Hälfte des Monats März statt. An dem durch die Kehle des Weißen Meeres von Lappland getrennten Simnibereg, d. h. Winterufer, versammeln sich zu Ende Januar gegen 2000 Mann zur Jagd und verbleiben in den am Strande errichteten Blockhäusern, bis die Robben zu Ende März oder Anfang April in geschlossenen Zügen nach dem nördlichen Eismeer abziehen. Ausgewachsene Exemplare geben 6—10 Pud Thran, die zwei Monate alten Thierchen bereits $1\frac{1}{2}$—2 Pud. Das schöne, silberglänzende Fell der jungen Robben hat einen Werth von ca. 2 Rubeln.

Ein ödes Land ist Kanin mit seiner weiten Tundra. Es erscheint nur für den Sumpfvogel, für das Renthier und für den Wilden, welcher die Eigenschaften jener Creaturen sich angeeignet hat, bewohnbar.

Die **Vegetation** ist sehr spärlich. Der Grund hiervon liegt in dem Bau und in den sonstigen physischen Verhältnissen der Halbinsel. Die großen, im Winter mit Schnee- und Eismassen bedeckten Sumpfflächen haben keine genügenden Abflüsse; das Eis muß bis auf das letzte Stück an Ort und Stelle in den stagnirenden Lachen aufthauen, das entstandene Wasser auf eine die Vegetation fördernde Temperatur erwärmt werden, und somit geht ein großer Theil des Sommers für die Entwickelung der Pflanzen verloren. Die günstiger gelegenen Stellen haben aber keinen fest anstehenden Gesteinsboden zum Untergrund, sondern stehen mit den bis tief ins Erdinnere gefrorenen Schichten in Verbindung. An sonnigen, geschützten Gehängen fehlt es gänzlich. Die wenigen Bergzüge sind wegen ihrer vollständig isolirten Lage dem namentlich im Sommer äußerst kalten und scharfen Meereswind zu sehr ausgesetzt, um sich mit anderen Pflanzen als denen der Beeren und Moose schmücken zu können.

Die **Russische Verwaltung** über Kanin beschränkt sich darauf, daß von den Samojeden alljährlich eine Steuer im Betrage von einem Rubel für den Kopf abgeholt wird.

Die Samojeden geben ihre Gesammtzahl auf 6000 an. Sie sind, wenn auch ein kleines, doch ein trotziges Geschlecht, welches uns jene Zeit der gewaltigen Umwälzungen vergegenwärtigt, in welchen sich einzelne Horden im willkürlichen Kampf um ihre Wohnsitze und starren Eigenthümlichkeiten feindlich verdrängten und vernichteten. Gegen den Wechsel der Gottheit, welchen man ihnen anbot, sind sie gleichgültig geblieben. Ohne das mindeste Zeichen von Verehrung pflanzen sie die neuen Sinnbilder neben den alten ihres Gottes Num von Lagerstätte zu Lagerstätte wie nutzlose Fetische ein.

Num ist die Quelle des Lebens, zugleich Schöpfer der Quelle des Bösen, des Teufels. Er selbst wird als unnachbildbar erachtet; nicht so die von ihm erschaffenen Geister. Es giebt deren drei Arten: weiße Geister, welche im Himmel leben, grüne und schwarze, welche auf der Erde leben und in großer Zahl überall auftreten. Die aus Holz oder Stein kegelförmig gefertigten Götzenbilder mit roh ausgebildeter Nase und Mund werden in einem besonderen Zeltraume aufbewahrt. Zur Jagd werden dieselben mitgenommen und an die Baue der Füchse gelegt. Mißglückt der Fang, so werden die Götter geschimpft oder auch fortgeworfen.

Der oberste Götzenpriester ist natürlich der listigste und betrügerischste Mann des ganzen Stammes. Seine Macht besteht im Behexen der Winde, Herbei- und Hinwegzaubern von Krankheiten u. dgl. Dabei bedient er sich einer Trommel zum Musiciren, deren Schlägel auf dem Griffe ein Götzenbild zeigen.

Wenn die Samojeden auf ihren Wanderungen zur Aufsuchung neuer Weideplätze Rast machen, so werden zuerst stets die Altäre des Gottes Num erbaut. Um diese Altäre werden die Zelte von den Weibern aufgeschlagen. Für jedes Zelt werden etwa 30 rauchgeschwärzte Stangen gegen einander gekreuzt; das so gebildete Gerüst umschlingen sie mit einem Ballen Birkenrinde, welche in quadratischen Stücken zusammengenäht ist. Im Winter wird die Birkenrinde noch mit Renthierfellen bedeckt. Die Spitze der Zelte bleibt für den Rauch offen.

Während der Samojede in der Tundra streift, ist das Weib im Zelte mit häuslichen Verrichtungen beschäftigt. Die kleinen Kinder, nackt in weite Pelze gesteckt, hocken neben der Mutter. Ueber der Feuerstätte hängt ein eiserner Kessel, welcher an einer durchlöcherten Latte höher oder niedriger gestellt werden kann.

Rings um die Hütte liegt ein wüstes Durcheinander aller möglichen Abfälle von Pelzwerk, Knochen und Renthiergeweihen. Dazwischen stehen einige Schlitten mit etwas Proviant und etlichen Pelzen, sowie die langen, schmalen, an der Spitze aufgebogenen Schneeschuhe. Mehr bedarf der Samojede an Hausgeräth nicht.

Von vorüberfahrenden Schiffen wird bisweilen Roggenmehl gegen Felle eingetauscht. Dasselbe wird, mit Wasser vermischt, in einer hölzernen Schale geknetet, der Teig dünn um ein Tannenholz geschmiert und letzteres dicht beim Feuer in die Erde gesteckt und herumgedreht. Als besonderen Leckerbissen bereiten die Weiber zuweilen auch Fischpirogen, d. h. sie drücken in einen Teigklumpen einen Salzfisch und lehnen diese Composition an einem tüchtig durchwärmten Stein zum Backen gegen das Feuer.

Die Samojeden würgen ihre Renthiere förmlich wölfisch; sie trinken das warme Blut und verzehren das rohe, zuckende Fleisch. Die übrig bleibenden Fleischstücke werden für die Familie weniger zubereitet und gebraten, als vielmehr nur angebrannt.

Die Männer und Weiber bekleiden sich gleichmäßig mit dem Renthierpelz, welcher, sammt Kapuze und Handschuhen aus einem Stück geschnitten, bis auf die Schienbeine reicht. Theils wird die Hautseite, theils die Haarseite nach außen gewendet. Um die Hüfte wird diese »Maliza« durch einen bunten Zeuggurt gehalten, in welchem ein breites Waidmesser in lederner Scheide an einer Messingkette hängt. Die hohen, plumpen Fellstiefel werden unter den Knien mit Riemen befestigt.

Im Sommer tragen die Samojeden statt der zurückgeschlagenen Kapuze Fellhauben, welche aus dem wolligen Fell des Rennthierkalbes genäht und mit bunten Tuchstreifen besetzt sind.

Die lange Treibstange, deren kein Samojede entbehrt, läuft am dünnen Ende in einen Knopf und am dicken in eine lanzenartige, eiserne Spitze aus.

Das Pelzwamms, die eng anschließende Fellhaube, die tatzenförmig endende Beinkleidung sind sicherlich ein entstellendes Costüm; doch es fällt von dem Samojeden wie Maskentracht ab, wenn er, eng umgürtet auf seinem Fahrzeug stehend, die sumpfige Heide den Thieren gleich durchstreift, deren Instinct ihm innewohnt und die er mit Lasso und Lanze zu erhaschen weiß, oder wenn er sich jagdmüde an Plätzen zur Ruhe niederlegt, welche der Behaglichkeitssinn der Thiere verschmähen würde.

Renthiere und Schlitten sind die Schiffe der Tundra. Beide werden Sommer und Winter von den Nomaden zu ihren Wanderungen auf dem hohlen Moorboden benutzt. Die Schlitten haben zehn Fuß lange, hoch aufgebogene Läufe. Dieselben sind ohne jedes Eisenwerk, nur gefügt und gezapft, mit Riemen genäht. Die innere Geleisweite beträgt drei Fuß, die Breite der Läufe vier Zoll. Vor jeden Schlitten werden vier Thiere in der Breite gespannt; jedes Thier wird nur mit einem Zugriemen befestigt.

Die Ausdauer des Renthiers in der meist grundlosen Tundra steht der des Kameels in der Wüste in keiner Weise nach. Auf's Aeußerste müssen die Thiere erschöpft sein, wenn mehr als ein Wink oder ein Ruf zur Aufmunterung nöthig wird. Dabei mißbraucht der Samojede die Kräfte seiner Renthiere nicht unnöthig. Wenn er auch mit seinem Schlitten rücksichtslos in jeden Sumpf hineinfährt, so kundschaftet er doch mit dem ihm eigenen Scharfblick möglichst die Bahnen aus, welche durch zusammenhängende Moosschollen hergestellt werden, oder wo einzelne Hügel sich kettenartig im Sumpfe an einander reihen. Bei den meisten Fahrten

handelt es sich nur darum, einen geeigneten Weideplatz für die unentbehrlichen Thiere aufzufinden, um demnächst die bewegliche Wohnung von der mit Moorbächen durchfurchten Steppe nach den neuen sumpfigen Gründen versetzen zu können.

II. Kleine Mittheilungen.

Rapport der Postverwaltung Masmünster. Der von der Postverwaltung in Masmünster im Elsaß unterm 16. Mai aufgestellte Rapport verbreitet sich wie folgt über die Haupt-Nahrungszweige, sowie über die Hauptrichtungen des Gewerbebetriebes und Handelsverkehrs in dem gedachten Postorte.

Den Haupt-Nahrungszweig der hiesigen Stadt- und Landbevölkerung bildet die Baumwollenfabrikation; 11 große Fabriken mit 2171 Webstühlen und 53,288 Spindeln verarbeiten die Baumwolle, welche direct aus Indien, Amerika und Aegypten bezogen wird; die Erzeugnisse haben wegen ihrer Güte einen bedeutenden Absatz nach der Schweiz, Frankreich und zum Theil nach Deutschland; in den von dem Seewener Hauptthale sich vielfach abzweigenden Seitenthälern wird noch die Handweberei auf 315 Webstühlen, welche ungefähr 150 Arbeiter beschäftigt, betrieben. Die Produkte kaufen Agenten von Mülhausen auf.

In Masmünster selbst beleben außer 6 großen Baumwollfabriken, welche 653 Webstühle und 39,448 Spindeln im Betriebe haben, noch den Verkehr:

1) eine Eisengießerei, welche für die größeren Fabriken in Mülhausen, Thann und Bitschweiler arbeitet,
2) eine Lederfabrik, die ihre Rohprodukte aus Amerika, Deutschland und Frankreich bezieht und deren Fabrikate einen guten Absatz nach dem Elsaß, Frankreich, Oesterreich ꝛc. haben, und
3) eine Dampfschneidemühle;

diese Fabrik-Etablissements beschäftigen insgesammt 997 Arbeiter.

Auch in den Ortschaften des Landbezirkes herrscht eine rege Industrie, fast in einer jeden derselben befindet sich eine größere Fabrikanlage, so

in Niederbruck eine Kupferschmiede, deren Fabrikate, namentlich Gold- und Silberdraht, welcher zu Stickereien in Altartücher, Meßgewänder ꝛc. verwendet wird, einen bedeutenden Absatz nach Frankreich, der Schweiz und Deutschland haben;

in Kirchberg eine Fabrik für Webereigeräthe;

in Wegscheid, Oberbruck, Dolleren und Seewen Baumwollenfabriken, welche 1,518 Webstühle und 13,840 Spindeln im Betriebe haben;

sämmtliche Fabriken des Landbezirkes geben 1,325 Arbeitern den Broderwerb.

Außer dem Vertriebe der vorstehend aufgeführten Fabrikate ist der Handel mit Holz noch von Bedeutung; die bewaldeten Höhenzüge der Vogesen liefern aus ihren alten Holzbeständen vorzügliches Bauholz, das nach Mülhausen, Belfort ꝛc. versendet wird.

Zum Bergbaue, welcher früher hier auf Eisenerz, Bleierz und andere Metalle betrieben, später vernachlässigt und zuletzt eingestellt wurde, sind im Sommer des Jahres 1873 die bergmännischen Versuchsarbeiten wieder aufgenommen. Zuerst ist mit dem Schürfen und Treiben von Stollen begonnen worden. Die Arbeiten haben ein

sehr günstiges Resultat in Bezug auf den Reichthum der Eisenerz- 2c. Lager ergeben und scheint die Wiederaufnahme des Bergbaubetriebes in sicherer Aussicht zu stehen.

Die Telegraphie im Eisenbahnwagen. Die zwischen Berlin und Danzig cursirenden Courierzüge der Berlin-Stettiner-Eisenbahn sind, wie wir einer Mittheilung der »Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen« entnehmen, neuerdings mit telegraphischen Einrichtungen zur Herstellung einer Verbindung zwischen den Passagieren und dem Fahrpersonal bz. dem Letzteren und dem Zugführer während der Fahrt versehen worden. Diese Einrichtungen, welche in der Werkstatt zu Stargard fertig gestellt wurden und gegenwärtig in Betrieb genommen werden sollen, bestehen in Folgendem: In jedem Personenwagen I. und II. Classe ist unter einem Sitze ein electrisch-magnetischer Stromerzeugungsapparat angebracht. Jeder Wagen hat seine isolirten mit den Apparaten verbundenen Draht-Leitungen, welche an den Stirnwänden herunterhängen. Bei der Zusammenstellung der Wagen werden diese Drahtleitungen mittelst eiserner Kuppelungszangen verbunden und es wird so eine Verbindung der Apparate mit einem im Coupé des Zugführers befindlichen Wecker hergestellt. In jedem einzelnen Coupé der Personenwagen befindet sich an der Decke ein durch ein Papierstück verdeckter messingener Klingelgriff. Will man nun den electrischen Apparat in Thätigkeit setzen, um dem Fahrpersonal das Haltesignal zu geben, so schlägt man das Papier durch, zieht einige Mal kräftig an dem hervorspringenden Klingelgriff und es ertönt alsdann die an dem Wecker im Zugführercoupé befindliche Glocke. Dies ist für den betreffenden Führer das Zeichen zum Geben des Haltesignals. Um nun gleich wissen zu können, von welchem Wagen aus das Nothsignal ertönt, ist die Einrichtung getroffen, daß gleichzeitig mit dem Ziehen an dem Klingelgriff ein (an jedem Wagen befestigter) optischer Signalflügel an dem Wagen in die Höhe geht, von welchem aus das Signal erfolgt ist, so daß also das Fahrpersonal sofort den bedrohten Wagen erkennen kann. Auch sind die Schaffner durch entsprechende Einrichtungen in die Lage gesetzt, von ihrem Sitze aus die Apparate in Thätigkeit zu setzen. Die Packwagen sind nur mit Leitungsdrähten versehen, ebenso die etwa einzustellenden Salonwagen.

Zahnradbahnen (System Rigi). Am 7. März d. J. ist die Zahnradbahn (System Rigi) auf den Kahlenberg bei Wien und am 24. Juni diejenige auf den Schwabenberg bei Ofen und Pesth eröffnet worden. Der Erfolg dieser Bahnen hat die Aufmerksamkeit der Oesterreichisch-Ungarischen Ingenieure in hohem Maße erregt und es sind dieselben zur Ueberzeugung gelangt, daß dieses Bahnsystem mit Vortheil auch für durchgehende Bahnen, welche bedeutende Terrainschwierigkeiten zu überwinden haben, zu verwenden ist. Herr Mader, Ober-Ingenieur der Oesterreichischen Staatsbahnen in Wien, schlägt das genannte System zur Ueberschienung des Arlberges vor, und Herr Ingenieur Albert Schober, Inspector der Ungarischen Staatsbahnen in Budapest, hat in einer Denkschrift gezeigt, welch enormer Vortheil durch Einschaltung einer Zahnradbahn bei der projectirten Ueberschienung der Karpathen erzielt werden kann.

Der Aralsee. Sir Henry Rawlinson hat die Behauptung aufgestellt, daß der Aralsee periodisch verschwunden sei, so oft der Jaxartes (Syr Darja) und der Oxus (Amu Darja) sich in das Caspische Meer ergossen. Mit Begierde haben auch

in Deutschland geographische Dilettanten diesem hydrographischen Taschenspielerkunststück Geschmack abgewonnen. Der Beweis dafür war ungefähr folgender: »Weil Marco Polo, weil die Catalanische Karte, weil Balducci Pegoletti den Aralsee nicht kennen, kann er im 13. und 14. Jahrhundert nicht vorhanden gewesen sein.« Dieser Hypothese hat R. Rösler in einem in der Oesterreichischen Akademie der Wissenschaften gehaltenen Vortrage eine gründliche Abfertigung zu Theil werden lassen. Balducci, ein Florentiner Kaufmann, schrieb ein Handbuch für Kaufleute des 14. Jahrhunderts. Er zählt darin die großen Handelsplätze der damaligen Zeit auf, giebt die örtlich herrschenden Tarife, die Waarenpreise, die Frachtensätze, die Maaße und Gewichte an. Ein einziges Capitel darin ist dem Karawanenwege vom Don nach Peking gewidmet. Auch hier werden nur Ortschaften genannt und wird angegeben, auf welche Weise die Waaren befördert werden, ob mit Ochsen, Pferden, Kameelen oder Flußkähnen. Da Balducci auch das Caspische Meer nicht nennt, könnte man mit gleichem Rechte annehmen, daß dieses große Becken zu seiner Zeit nicht vorhanden gewesen sei. Fügen wir noch hinzu, daß, sowie die Araber am Aralsee erschienen waren, der Aralsee unverändert in der Arabischen Länderkunde existirt hat. Rösler gelangt also zu dem Ergebniß, daß der Aral nicht zu den periodischen Seen gehört, daß er seit den ältesten geschichtlichen Zeiten vorhanden gewesen ist, daß auch der Oxus in der geschichtlichen Zeit wenigstens mit seinem Hauptarme jenem tiefen Becken zuströmte und selbst im Alterthum nur noch eine schwächere Ader nach dem Caspisee sendete. Letztere Ansicht kann übrigens erst dann als bewiesen gelten, wenn man das alte Bett des Amu vollständig erforscht hat. Noch fehlt ein gutes Stück, und zwar gerade dasjenige, auf welches Alles ankommt. Wohl ist ein altes Strombett vom Balchanbusen des Caspischen Meeres bis zum Brunnen Igdy verfolgt worden, allein noch jetzt ist es erlaubt, dieses Rinnsal für den ehemaligen Lauf des Tedschend oder Ochos der alten Geographie zu halten. Gänzlich entschieden wird daher die Streitfrage erst durch die vollständige Besichtigung dieser Erosionsfurche bis zu ihrer Vereinigung mit irgend einem der Flüsse Turkestans. (Lit. Centralblatt.)

III. Literatur des Verkehrswesens.

Jules Wauters, les postes en Belgique avant la révolution française; Paris, Bruxelles, Leipzig (C. Muquardt). 1874.

Es ist ein für die Geschichte der Europäischen Staatenfamilie höchst bedeutsamer Zeitabschnitt, in dessen Rahmen Mr. Jules Wauters eine monographische Schilderung des Entstehens und der Ausbildung des Postwesens in Belgien eingefügt hat: jene drei Jahrhunderte nämlich, welche den Uebergang vom Mittelalter zu der mit dem blutigen Drama von 1789 beginnenden neueren Zeitepoche bilden. Dieser Zeitabschnitt ist ausgezeichnet durch ein Zusammentreffen großartiger Begebenheiten, welche die Keime der modernen Kulturbewegung enthalten. Die Entdeckung Amerikas durch Kolumbus, die Eröffnung der Schifffahrt von Europa um das Kap nach Indien und China, die Erfindung der Buchdruckerkunst und endlich der Beginn des großen religiösen Emancipationswerks durch Zwingli und Luther waren ebensoviele mächtige Impulse, welche den Ideenkreis der Europäischen Nationen in ungeahn-

tem Maße erweiterten und deren erste Frucht die innigere Annäherung der Völker, die Ausbreitung des Verkehrswesens war. Wenn jemals, so mußte in dieser Zeit, im Anfange des 16. Jahrhunderts, der Grund zu Einrichtungen gelegt werden, welche an die Stelle der persönlichen Botschaften, jener, einem primitiveren Culturzustande angehörigen, noch vom Alterthum überkommenen Verkehrsanstalten traten. Die geistigen, wie die materiellen Berührungspunkte der Einzelnen und der Nationen hatten sich in so erstaunlicher Weise vermehrt, daß zur Pflege des Völkerverkehrs die altgewohnten Vermittler nicht mehr genügten.

Neben dem Einflusse dieses Ideenumschwungs aber war es auch die politische Lage Europas, welche einem besseren Ausbau des Communicationswesens sich günstig zeigte. Im Herzen dieses Welttheils übte damals das große Deutsche Reich, wenn auch der aus der Hohenstaufenzeit herstammende Nimbus des Principats in Europa verschwunden war, immer noch ein mächtiges Uebergewicht auf die angrenzenden kleineren Staatengruppen aus. Spanien, Deutschland, die Niederlande und zum Theil Italien gehorchten der Universalmonarchie Carls V., und ein Staatsmann, wie dieser Fürst, der gewohnt war, wichtige Vorgänge in seinem Reiche selbst zu untersuchen, erkannte mit richtigem Blicke, daß die Verbesserung der Communicationsmittel in den Marken seines weiten Reichs der Erhaltung seiner Weltstellung überaus förderlich sein mußte, wie sie denn unbedingt nöthig war, um die disjecta membra seiner Herrschaft nicht auseinander fallen zu lassen.

Mr. Wauters beginnt an diesem Punkte die Darstellung der eigentlichen Postgeschichte Belgiens, deren Schöpfer Carl V. ist, denn von ihm wurde im Jahre 1516 eine Reitpost von Königlichen Courieren zwischen Brüssel und Wien errichtet und so die erste große internationale Postverbindung in Europa begründet.

Die Einleitung, welche Mr. Wauters seiner Belgien speciell betreffenden Geschichtserzählung voranschickt, bezieht sich auf die Posteinrichtungen des Alterthums, enthält aber im Wesentlichen nur Bekanntes. Nach einem coup d'oeil auf den Götterboten Mercur und auf Teutates, den Boten der celtischen Gottheiten, erwähnt er der Persischen Couriere (ἄγγαροι) — ohne der weit früheren hebräischen Läufer, 2. Chronica 30, 6 u. 10 zu gedenken — und berichtet sodann nach Bergiers Histoire des grands chemins de Rome, daß zwischen Sardes am Aegäischen Meere und Susa, der Hauptstadt des Cyrus, 111 Relais angelegt waren*) (auf 337 Meilen Entfernung), während er der beinahe noch belebteren Routen von Susa nach Babylon und nach dem Innern Asiens, über Celenä nach Hecatompylos und Bactra nicht Erwähnung thut. Alsdann geht er zu den occidentalischen Völkern über. Ob die Griechen, wie Mr. Wauters meint, eine der Persischen »Angara« (ἀγγαρεία) nachgebildete Einrichtung zwischen den Griechischen Städten unterhalten haben, ist durch bestimmte Nachrichten der alten Schriftsteller nicht verbürgt. Vielmehr scheint in Hellas ein regelmäßiges Botenwesen nicht bestanden zu haben, da die ἡμεροδρόμοι (Tagesläufer), deren auch Livius, XXXI. 24**), gedenkt, obwohl sie aus der Nachrichtenvermittelung ein Gewerbe machten, nur gelegentliche Botenläufe, z. B. zur Ueberbringung von Kriegsdepeschen, Nachrichten von den olympischen Spielen ꝛc., ausgeführt haben. Der Griechischen Feldpost, bei welcher die σκυτάλη, der Lederriemenstab, zur Uebermittelung von Befehlen der Ephoren in

*) Vergl. Herodot V. 52.

**) »Hemerodromos vocant Graeci ingens die uno cursu emetientes spatium.« Vergl. auch Corn. Nep. Miltiad. 4.

Sparta an die Lacedämonischen Feldherren diente, sowie der Römischen viatores, Staatsdepeschenboten unter der Republik, der Taubenposten des Brutus, sodann der Feldpost Cäsars (de bello civili III. 101) endlich der Privatboten: tabellarii und cursores des Römischen Adels gedenkt Mr. Wauters nicht, sondern beschließt seine Skizze der Posteinrichtungen des Alterthums mit einer kurzen, im Grunde nichts Neues darbietenden Uebersicht über die durch Augustus erfolgte Begründung des cursus publicus und dessen Leistungen in der Römischen Weltmonarchie. Die letzten Reste der Römischen Staatspost finden sich in Carls des Großen »veredariis« sowie in den Relais, mit deren Hülfe die »missi« Carls die Provinzen der großen Karolingischen Monarchie bereisten.

Sodann geht Mr. Wauters zu der Epoche über, in welcher neben den Regierungsposten die Botenanstalten der Universitäten, Municipien und der Handels-, sowie Städtebündnisse (Hansa ꝛc.) erscheinen; er beschäftigt sich nach einer kurzen Erwähnung dieser Anstalten alsdann eingehender mit der Schilderung der städtischen Botenanstalten, welche in Belgien bis zum Beginn des 18. Jahrhunderts das Monopol des Brieftransports im Innern des Landes sich zu bewahren gewußt hatten, sowie mit ihrer allmäligen Verdrängung durch die »postes royales«, welche anfangs ausschließlich zur Versendung von Briefen nach dem Auslande benutzt wurden. In ähnlicher Weise, wie es Mr. le Jeune in seiner Geschichte der Botenanstalten in den Nord-Niederlanden*) gethan, weist Mr. Wauters für die Süd-Niederlande nach, daß das Postmonopol der einzelnen Städte seinen Ursprung in den Privilegien hat, welche die Communen oft in Folge persönlicher Dienstleistungen, wie Geldanleihen ꝛc., von den Fürsten sich verschafft hatten; es war dasselbe in dem Rechte enthalten: »de se transporter où ils voulaient, de vendre et emporter ce qui leur appartenait.« Dieses Zugeständniß der Fürsten an die Städte vergrößerte in hohem Maße den Kreis der Verkehrsbeziehungen für Handel und Industrie; ihre Ausbreitung machte naturgemäß Einrichtungen nothwendig, welche zur dauernden Vermittelung dieser Beziehungen bestimmt waren. Eine Stadt erlangte solche Privilegien früher, als die anderen. Antwerpen z. B. führte den Ursprung seiner Botenanstalt bis ins 13. Jahrhundert zurück, als es, 1658, vor dem Spanischen Gouvernement sein Recht, Postboten zu ernennen, in rechtsgültiger Form nachweisen mußte. Offenbar aber datirt die Einrichtung solcher Botenanstalten im Ganzen aus einer späteren Zeit, etwa vom Anfange des 16. Jahrhunderts, her.

Die Begründung der Reitpost zwischen Brüssel und Wien durch Carl V. (1516) und die Belehnung Jean Baptiste's von Thurn und Taxis**) mit dem Postmeisteramte in den Oesterreichischen Süd-Niederlanden waren zwei Hauptmomente für die Entwickelung des Postwesens in diesem Reichsgebiete. Einmal bahnten sie der Ausbreitung gesicherterer internationaler Verbindungen den Weg, zum Andern aber datirt von ihnen recht eigentlich der Beginn einer von beiden Seiten hartnäckig geführten Fehde zwischen der »poste royale« und den städtischen Botenanstalten.

---

*) Het Brieven-Postwezen in de Republiek der vereenigde Nederlanden. Utrecht. Kemink en Zoom. 1851.

**) Die Namen »Thurn und Taxis« leiten einige Schriftsteller davon her, daß der Erste dieses Geschlechts, dem der Bischof Ambrosius in Mailand bei einem Aufruhr das sogen. »neue Thor« zur Bewachung anvertraut hatte, als Belohnung für die tapfere Vertheidigung des Thors die Souverainetät über die Grafschaft Valsassina am Comer See zugleich mit dem Namen della Torre verliehen erhalten habe. (Posselt, Postwesen 1785).

Die Ordonnanz der Königin Marie vom 30. October 1551 bezeichnet den Anfang des Conflicts auf internationalem Gebiete: Leonard von Taxis wurde autorisirt, zur Verminderung der (auf 12,000 Livres jährlich angegebenen) Kosten der Posteinrichtungen zwischen Brüssel und Wien auch Privatbriefe zum Transport ins Ausland anzunehmen. Zugleich erging ein öffentliches Verbot, daß ohne Erlaubniß des General-Postmeisters weder Privatbriefe durch andere Anstalten (Couriere, Relais ꝛc.) ins Ausland gesandt, noch solche Relais ꝛc. überhaupt gehalten werden durften. Bei Uebertretung des Verbots sollten die Pferde der Relaishalter confiscirt, die Couriere festgesetzt und nöthigenfalls der Tortur unterworfen, nach Befinden aber strenge bestraft werden (nach dem Edict von 1566 mit 100 Fl. Geldbuße). Ebenso wurde den Boten untersagt, sich des bei ihnen damals allgemein üblichen Signals durch Blasen des Horns zu bedienen. Ein anderes Reglement (von 1547) suchte durch strenge Vorschriften den Mißbräuchen abzuhelfen, welche sich bei dem Privat-Botenwesen seit längerer Zeit eingeschlichen hatten. Es bieten diese Ordonnanzen ein culturgeschichtliches Material von nicht geringer Bedeutung dar; denn man kann aus dem Gegenstande und Inhalt der Vorschriften die Beschaffenheit der damaligen Botenanstalten ziemlich genau erkennen. Viele Boten besorgten die Gänge nach eigenem Belieben, verzögerten ihre Reisen ungebührlich und vergnügten sich sogar unterwegs, forderten aber selbst für geringe und schlecht besorgte Leistungen großen Lohn. Diesen Uebelständen suchte das Reglement von 1547 abzuhelfen, indem es bereits Stundenzettel zur Controlirung der Boten einführte, auch anordnete, daß den Boten nicht mehr als »2 Groschen« für jede Stunde Wegs gezahlt werden sollten. Ein späteres Edict Kaiser Rudolphs II. vom 7. November 1597, das auch in den Niederlanden und der Provinz Lüttich publicirt wurde, war besonders gegen die Metzger gerichtet; es verbot denselben, sich mit der Briefbeförderung ferner zu befassen, ordnete die Einziehung ihrer Relais, die Confiscation ihrer Pferde, ja selbst die Verhaftung der renitenten Metzger an und gestattete nur in einzelnen Fällen den Metzgern, Brieftransporte zu übernehmen, unter der ausdrücklichen Bedingung übrigens, daß sie nicht Relais halten durften. Man sieht in diesen Edicten also die Quelle mancher Rechtsvorschriften neuerer Postgesetze vor sich.

Von welcher allgemeinen Ausdehnung der briefliche Verkehr damals war und mit welcher Schnelligkeit er vermittelt wurde, bekundet die von Mr. Wauters mitgetheilte Thatsache, daß Luthers 96 Thesen 15 Tage nach ihrer Anschlagung in Wittenberg schon durch Deutschland verbreitet und nach 4 — 6 Wochen in ganz Europa bekannt waren.

Neben der Regierungspost bestanden nun aber in den Süd-Niederlanden die Botenanstalten der Communen fort, und entwickelten sich in solchem Maße, daß beim Beginn des 17. Jahrhunderts jeder einigermaßen bedeutende Ort Flanderns eigene Boten besaß. Vereidigte »messagers«, welche für ihr Gewerbe eine ihrem Geschäftsumfange gemäß höher oder niedriger festgesetzte Steuer zu zahlen hatten, waren insbesondere in Antwerpen, Gent, Lüttich, Lille, Brügge, Arras, Dünkirchen, Breda, Löwen, Maastricht, Namur, Mons und Valenciennes bestellt Diese Boten beförderten Briefe, Packete und Gelder oder auch mündliche Bestellungen; sie benutzten bald Pferde und Wagen oder Schiffe zum Transport, bald gingen sie zu Fuß. Jeder hatte an seinem Hause einen Briefkasten angebracht, der den Ort anzeigte, nach welchem er sich zu begeben hatte. Hierin bestand keine Willkür. Dem Boten z. B.,

welcher von Namur nach Mecheln und Antwerpen ging, war es verboten, Briefe für die Tour nach Brüssel anzunehmen.

Die wachsende Ausbreitung der Municipalposten führte bald zu Uebergriffen auf das Gebiet der Taxisschen Gouvernementspost. Schon 1653 schlug der Rath von Antwerpen, welcher sich sein Postprivileg zu wiederholten Malen, 1600, 1609, 1611 und 1615 hatte bestätigen lassen, dem Gouvernement vor, die Regierungspost aufzuheben; er bestritt dem Grafen von Taxis die Rechtsbeständigkeit seines Amts als General-Postmeister der Niederlande und die Befugniß, für das Gebiet der letzteren Postverträge mit dem Auslande abzuschließen. Er wies endlich darauf hin, daß das Gouvernement durch Verpachtung der Posttransporte nach England, Holland und Frankreich eine Mehreinnahme von 3000 Gulden wöchentlich gewinnen könne, ungerechnet die Summe, welche durch Einziehung des Gehalts des General-Postmeisters zu ersparen sein würde.

Im Jahre 1657 nahm dieser Streit einen so acuten Charakter an, daß die Antwerpener Boten die Besorgung der Posttransporte nach Holland gewaltthätig an sich rissen. Diese Boten, aufgestachelt von den Gildevorstehern, hatten bereits vorher einen regelmäßigen Postdienst zwischen Antwerpen und Amsterdam eingerichtet; nunmehr hielten sie es für das beste Mittel zur Hebung ihrer Verbindung, die Regierungsposten aufzuhalten und ihnen die Depeschen fortzunehmen. In der That wurden erstere gezwungen, ihre Briefpackete den Boten in Antwerpen zu überliefern. Selbst eine gerichtliche Verurtheilung der letzteren half nichts; die Gildevorsteher standen den Boten bei und die Taxisschen Couriere wurden nach wie vor in Antwerpen aufgehoben, — Vorfälle, welche in ihren Hauptzügen lebhaft an den Streit der Taxisschen Reichspost mit den Territorialposten in Deutschland und an die dabei vorgekommenen Gewaltthätigkeiten erinnern.

Im Jahre 1659 schritt der Generalprocurator auf Veranlassung des Gouverneurs der Niederlande, Erzherzogs Johann von Oesterreich, mit ernsten Maßregeln gegen die aufrührerischen Boten ein, indem er sie zur Verbannung verurtheilte. Diese Maßregel aber hatte einen allgemeinen Aufstand des Pöbels von Antwerpen zur Folge. Man zog in hellen Haufen auf den Marktplatz, demolirte das Haus des Bürgermeisters, der mit dem Gouvernement pactirt hatte, und zwang die Behörden, den Verbannungsact für null und nichtig zu erklären.

Das Erscheinen des Marquis von Caracena an der Spitze einer Armee vor Antwerpen machte endlich diesen Auftritten ein Ende. Die Meuterer ergaben sich und der Conseil von Brabant ließ fünf derselben hängen, während die Uebrigen amnestirt wurden.

So endigte dieser Postkrieg in Flandern, der beinahe den Gouverneur zur Abdankung veranlaßt hatte. Die Königliche Post war zwar als Sieger aus dem Kampfe hervorgegangen; nach wie vor aber blieb sie unbeliebt bei den Flandrischen Städten, und noch im Jahre 1679 vertheidigte Brügge mit Erfolg seine alten Postprivilegien gegen die Uebergriffe von Taxis. Erst die erhöhten Anforderungen des Verkehrs brachten die Municipalposten zu Falle. Weder Garantien der Sicherheit bietend, noch im Stande, an Schnelligkeit und umfassenden Leistungen mit den Regierungsanstalten gleichen Schritt zu halten, mußten sie endlich der Macht und geschlossenen Einheit weichen, mit der diese letzteren auftraten. Zuvor aber wurde der Kampf um das Dasein auch hierbei mit größter Erbitterung geführt, und nicht selten mußten die Taxisschen Posthalter und Couriere in Folge der gehässigsten

Vexationen von Seiten der Magistrate Flanderns das Feld räumen. Den ersten entscheidenden Schlag gegen die städtischen Botenanstalten führte Philipp von Anjou, indem er am 17. März 1701 die Errichtung Königlicher Relais auf allen Hauptrouten der Niederlande decretirte und einen festen Tarif für die Beförderung von Briefen und Reisenden durch die Posten verordnete. Strenge Edicte, vornehmlich die Ordonnanzen vom 8. März 1703 und vom 16. October 1713, verschärften noch die Strafen für Beeinträchtigung des staatlichen Post-Monopols; die Postbeamten selbst wurden angewiesen, Reisende und Conducteure zu durchsuchen und Contraventionen zur Anzeige zu bringen. Für jeden vorgefundenen Brief war eine Geldbuße von 25 Florins verfallen, — ein nach dem damaligen Werthe des Geldes sehr hohes Strafmaß.

Um diese Zeit waren auch die fortgesetzten Bemühungen von Taxis, die Niederländische Post in Pacht zu nehmen, von Erfolg gekrönt. Graf Daun überwies im Jahre 1725 trotz des heftigen Widerspruchs der Staaten von Brabant, die Niederländische Post für eine Pacht von 80,000 Flor. an Anselm Franz Fürsten von Taxis. Diese Pachtsumme war offenbar eine viel zu geringe; denn Baron Sottelet, Generalpächter der Zölle, erbot sich, 200,000 Flor. Pacht für die Post zu zahlen, deren Reorganisation er vorschlug; und als der Hof von Wien, durch diesen Zwischenfall aufmerksam geworden, die Verhältnisse näher untersuchen ließ, mußte der Fürst von Thurn und Taxis die Pachtsumme auf 125,000 Flor. erhöhen; hierfür, sowie für die Verzichtleistung auf eine Forderung von 300,000 Flor. an den Staat empfing er sodann von Neuem die Bestätigung im Amte als General-Postmeister, sowie die Nutzung des Postwesens auf die Dauer von 25 Jahren. Auf diese Art war der Reinertrag der Post im Jahre 1729 gegen denjenigen vom Jahre 1725 fast um das Doppelte erhöht worden. Der Fürst von Thurn und Taxis seinerseits hatte nun aber volle Veranlassung, seine Postanlagen nach allen Richtungen hin auszubreiten und finanziell nutzbarer zu machen. Er ließ zunächst einen neuen Posttarif feststellen und ein Project ausarbeiten, welches die Beförderung von Briefen durch die städtischen Botenanstalten auf ein Minimum herabzudrücken beabsichtigte. Danach sollten die Boten keine anderen Briefe als für diejenigen Orte annehmen, deren Correspondenz sie zu vermitteln hatten; sie durften die Briefkasten nur am Tage vor ihrer Abreise offen halten, in die Städte nur Nachts, nach Schluß der Thore, eintreten, endlich aber sollten sie ihre Briefpackete den Conducteuren der Königlichen Posten zur Weiterbeförderung überliefern. Dieses Project rief die lebhafteste Unzufriedenheit der Flandrischen Municipien hervor; namentlich trat die Bevölkerung von Gent (les têtes dures de Flandre), der ohnehin die Taxisschen Posthalter ihrer Exemtionen halber ein Dorn im Auge waren, erbittert dagegen auf und verstieg sich selbst zu Thätlichkeiten gegen die Taxisschen Postillone und Couriere, so daß diese nur unter Bedeckung Gent passiren konnten. Erst eine Kaiserliche Ordre machte diesem Streit dadurch ein Ende, daß die Hälfte der Exemtionen der Posthalter gegen Entschädigung durch den Staat aufgehoben, demnächst aber der Vorschlag des Fürsten von Thurn und Taxis in das Post-Reglement aufgenommen wurde (1769). Taxis behielt sodann das Postwesen in den Oesterreichischen Niederlanden, zuletzt für eine Summe von 135,000 Flor. jährlich in Pacht, bis der Eintritt der Katastrophe von 1789 mit der Umwälzung der Machtverhältnisse und der Ideen auch hierin eine neue Ordnung der Dinge anbahnte.

Damit schließt das an interessanten Details reiche Buch von Wauters. Sein

Werth würde unzweifelhaft erhöht worden sein, wenn es dem Herrn Verfasser beliebt hätte, dem Leser, wenigstens in den Hauptmomenten der Darstellung, einen Einblick in das urkundliche Material, aus welchem er geschöpft hat, zu gestatten. Die Mittheilung des Wortlauts mancher wichtigen Ordonnanzen, Decrete und Post-Reglements würde dazu beigetragen haben, die Phasen, welche die überaus merkwürdige Entwickelung des gouvernementalen Postwesens in Belgien aufweist, noch schärfer zu beleuchten; auch würde sie manchen werthvollen kulturgeschichtlichen Einblick in die Gebräuche und Verkehrsformen jenes Zeitalters gewährt haben, deren Schilderung wir ungern vermissen.

IV. Zeitschriften-Ueberschau.

1) Deutsche Monatshefte. Heft III. September 1874.

Die Urkunde der älteren Deutschen Kaisergeschlechter. Die Deutschen Dialektdichter. Die bildenden Künste der Gegenwart. Zur ältesten Reiseliteratur. Die Publicationen des Deutschen Reichsanzeigers und Königl. Preuß. Staatsanzeigers von 1866 bis Juni 1874. Chronik.

2) Vierteljahrsschrift für Volkswirthschaft und Kulturgeschichte, herausgegeben von Julius Faucher. 11. Jahrgang. 2. Band.

Die Russische allgemeine Wehrpflicht, verglichen mit der Deutschen und Oesterreichischen. Von Dr. F. Kleinwächter. Die heutige Arbeiterbewegung in ihrem Zusammenhange mit der sozialen Entwickelung. Von Conrad Wilbrand. Gedanken über die Herkunft der Sprache. Von Julius Faucher. Die gesetzliche Regelung des Feingehalts von Gold- und Silberwaaren. Von Arthur von Studnitz. Volkswirthschaftliche Briefe aus Paris, desgl. aus London. Bücherschau. Mittheilungen.

3) Gäa. Natur und Leben. 10. Jahrgang. 8. Heft. 1874. Köln und Leipzig. E. H. Mayer.

Die Prairien des Amerikanischen Westens. Von Robert v. Schlagintweit. Gletscher und Eiszeit. Nach Agassiz. Eine archäologische Studie, von R. v. Stolzenberg. Zur Entwickelungsgeschichte des Erdballs. Von E. F. Th. Moldenhauer. Beobachtungen, deren Anstellung den Mitgliedern der Venus-Durchgangs-Expedition anempfohlen wird. Von Professor Dr. Geis. Die Finsternisse im Monat October 1874. Von Hermann J. Klein. Astronomische Kalender für November 1874. Neue naturwissenschaftliche Beobachtungen und Entdeckungen. Vermischte Nachrichten.

4) L'Aéronaute. 7e année, No. 7, Juillet 1874, Paris.

Considérations théoriques sur les ballons dirigeables par le Professeur H. Helmholtz (traduit de l'allemand). Appréciation du mémoire de M. le Professeur Helmholtz, par M. Wilfrid de Fonvielle. Extraits des procès-verbaux de la Société française de navigation aérienne. Faits divers.

Im Auftrage des Kaiserlichen General-Postamts herausgegeben von Dr. Kayßler.

Berlin, Verlag und Druck der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. v. Decker).

14

Deutsches Postarchiv.

Beiheft

zum

Amtsblatt der Deutschen Reichs-Postverwaltung.

№ 17. Berlin, October. 1874.

I. Actenstücke und Aufsätze.

62. Die Cholera-Epidemie im Jahre 1873 und ihr Auftreten im Kreise der Postbeamtenschaft.

Vom Herrn Ober-Postsecretair **Wagner** in Berlin.

Die Cholera ist nicht, wie zuweilen angenommen wird, eine erst in neuerer Zeit aufgetretene Krankheit. Geschichtliche Nachforschungen haben vielmehr dargethan, daß sie schon in den ältesten Zeiten nicht blos in den Niederungen Ostindiens, vorzüglich im Ganges-Delta, endemisch gewesen, sondern sich auch als Epidemie über einen großen Theil des Orients verbreitet hat. Schon im Prediger Salomonis des Alten Testaments wird die Cholera unter diesem Namen als eine aus Unmäßigkeit hervorgehende Krankheit erwähnt, und die ursprüngliche Bedeutung des Wortes χολέρα, Dachrinne, weist auf die wesentlichste Aeußerung derselben, die Entleerung des Körpers, hin. Weit hinauf reichen auch die Nachrichten der Chinesen über die Cholera, und nicht minder ist dieselbe dem Abendlande von früher Zeit an bekannt gewesen.

Zu einer eigentlichen Weltseuche hat sich die Cholera allerdings erst seit Anfang dieses Jahrhunderts entwickelt.

Im Jahre 1817 erhob sie sich zuerst in Bengalen mit einer vorher nicht wahrgenommenen Bösartigkeit, worauf sie nicht blos den größten Theil des mittleren und südlichen Asiens, sondern auch viele Inseln der Südsee heimsuchte und, in nordwestlicher Richtung fortschreitend, 1830 Europa, später auch Nordamerika erreichte. In Europa verlor sie sich wieder seit dem Jahre 1836, wogegen sie in Ostindien und in anderen Gegenden Asiens sich immer wieder zeigte, wenn auch weder so allgemein, noch so verheerend.

Mit dem Jahre 1846, in welchem die Cholera mörderisch zuerst wieder in Persien auftrat, begann sie die alte und neue Welt abermals zu durchziehen, und seit dieser Zeit ist sie noch in keinem Hauptheile der Erde zum vollständigen Ende ihrer Verbreitung gelangt. Die erste große Epidemie in Deutschland fällt in die Jahre 1848 bis 1850.

Die Wirkung der Cholera war stellenweise eine furchtbar verheerende. In Rußland z. B. sind in der Zeit vom 16. October 1846 bis 23. Juni 1848 200,318 Menschen an dieser Seuche erkrankt und von den Erkrankten 116,658 gestorben. In Preußen, woselbst die Gesammtzahl aller Todesfälle in den Jahren 1831—1855 sich auf 11,345,879 belief, sind 223,707 Menschen der Cholera erlegen, d. i. durchschnittlich im Jahre zwischen 8000 und 9000 oder beinahe 2 pCt. der Gestorbenen überhaupt.

Wohl ist es erklärlich, daß angesichts solcher Verheerungen der menschliche Geist rastlos bemüht gewesen ist, ein Mittel aufzufinden, durch welches die schreckliche Seuche sich möchte bekämpfen und bannen lassen, und die darüber bereits vorhandene, umfassende Literatur bekundet, wie weit auf diesem Gebiete von den Männern der ärztlichen Wissenschaft, namentlich in Deutschland, die Forschungen und Anstrengungen ausgedehnt worden sind.

Nachdem es sich bei den größeren Epidemieen vor dem Jahre 1873 erwiesen hatte, daß die Heilkunst ein absolut wirksames Mittel gegen die genannte Krankheit nicht bietet, ging man dazu über, die andere Seite des ärztlichen Berufs in den Vordergrund treten zu lassen, nämlich dahin zu streben: durch gründliche und umfassende Untersuchungen über die Art der Verschleppung des Choleragiftes, über diejenigen Momente, welche den epidemischen Ausbruch der Krankheit fördern oder verhindern, kurz über alle Verhältnisse, welche die Entstehung und Verbreitung der Cholera bedingen, praktische Handhaben für eine rationelle Bekämpfung der Seuche in ihrem Entstehen zu finden. Die hierauf gerichteten Privatbestrebungen sind von verschiedenen Landesregierungen innerhalb Deutschlands wirksam unterstützt worden. Da es aber weiterhin darauf ankam, einerseits ein möglichst großes Feld für die betreffenden Untersuchungen zu gewinnen, andererseits die letzteren nach einem einheitlichen Gesammtplane stattfinden zu lassen, so konnte auch hier ein Fortschreiten nur erhofft werden, wenn das Deutsche Reich der Sache sich annahm. Und letzteres ist geschehen. Durch Bundesrathsbeschluß vom 22. Juni 1873 wurde die Bildung einer Specialcommission von Sachverständigen »zum Zwecke einheitlicher systematischer Forschungen über die Verbreitung der Cholera und die Mittel zu deren Fernhaltung und Bekämpfung« angeordnet, welche demnächst im August 1873 in Berlin zusammentrat. Diese Commission hat zunächst einen »Untersuchungsplan zur Erforschung der Ursachen der Cholera und deren Verhütung« ausgearbeitet und darin unter Anderem als wünschenswerth bezeichnet, daß über die Cholerafälle im Deutschen Heere, in der Deutschen Marine, in Gefängnissen, Strafanstalten, Krankenhäusern, Irrenanstalten, Lehranstalten, Fabriken 2c. und wo sonst bei Personen, welche unter gleichen Verhältnissen zusammenleben, Momente für die ursachliche Entwickelung der Krankheit sich auffinden lassen, Erhebungen nach Anleitung jenes Planes stattfinden möchten.

Aus diesem Anlaß beauftragte das Kaiserliche General-Postamt unterm 17. October 1873 die Kaiserlichen Ober-Postdirectionen, über die während des Jahres 1873 in ihren Bezirken bei Postbeamten oder deren Hausstandsgenossen vor-

gekommenen Cholerafälle eingehende Erhebungen nach Anleitung des ebengedachten Untersuchungsplanes vorzunehmen. Insbesondere wurden auch darüber Nachforschungen angeordnet, ob bei gleichaltrigen bz. unter gleichen Verhältnissen zusammenlebenden Postbeamten Umstände obgewaltet hätten, aus denen sich eine Erklärung, weshalb die Krankheit die Einen ergriffen habe und die Anderen nicht, entnehmen lasse; ferner von welchem Einflusse die Lage und Beschaffenheit der Postlocalien und der Abtrittsanlagen, diese oder jene besondere Eigenthümlichkeit des Postdienstes und seiner einzelnen Zweige, die größere oder geringere Anzahl der in den Localien gleichzeitig beschäftigten Beamten, die Lebensweise der Letzteren in Bezug auf Essen und Trinken ꝛc. auf das Vorkommen der Cholera bei den Postbeamten von Einfluß gewesen sei. Im Uebrigen wurde als wünschenswerth bezeichnet, daß auch über jene Grenzen hinaus Gesichtspunkte für die Erforschung der Cholera und Anhaltepunkte zur Verhütung der Krankheit gewonnen werden möchten.

Die Ergebnisse der betreffenden, auf sämmtliche Postanstalten des Reichs-Postgebiets ausgedehnten Ermittelungen werden im Folgenden in ihren wesentlicheren Punkten mitgetheilt.

Im Jahre 1873 sind an 108 Orten unter der Postbeamtenschaft Cholera-erkrankungen vorgekommen, und zwar sind:

	Orte betroffen.	Postbeamte		Hausstandsgenossen von Postbeamten	
		erkrankt.	gestorben.	erkrankt.	gestorben.
in der Provinz Preußen	50	119	32	153	62
» » » Posen	19	39	11	59	35
» » » Schlesien	11	25	4	1	—
» » » Brandenburg	9	28	5	20	8
» » » Sachsen nebst Herzogthum Anhalt	10	64	10	71	25
in den Provinzen Schleswig-Holstein und Hannover nebst Freistadt Hamburg	6	11	—	13	5
im Herzogthum Braunschweig	1	—	—	1	—
in den Großherzogthümern Mecklenburg	1	1	1	—	—
im Königreich Sachsen	1	—	—	1	—
Summa	108	287	63	319	135

dazu 319

im Ganzen erkrankt 606

dazu 135

im Ganzen gestorben 198.

Da die Gesammtzahl der Postbeamten (einschließlich Posthalter und Postillone) im Jahre 1873: 52,060 betragen hat, so kommt auf je 181 Beamte ein Erkrankungsfall, d. h. 0,55 pCt., und auf je 826 Beamte ein Todesfall, d. h. 0,12 pCt.

Die Vertheilung der betreffenden Cholerafälle auf die einzelnen Orte und Ober-Postdirectionsbezirke ergiebt die nachstehende Tabelle:

Laufende Nummer.	Ort.	Postbeamte		Zum Hausstand von Postbeamten gehörige Personen		Postbeamte und zum Hausstand von Postbeamten gehörige Personen	
		erkrankt	gestorben	erkrankt	gestorben	erkrankt (Sa. von c. und e.)	gestorben (Sa. von d. und f.)
a.	b.	c.	d.	e.	f.	g.	h.

I. Provinz Preußen.

A. Ober-Postdirections-Bezirk Gumbinnen.

1.	Buddern	1	—	—	—	1	—
2.	Eydtkuhnen	1	—	—	—	1	—
3.	Peitschendorf	1	1	1	1	2	2
4.	Widminnen	2	1	5	3	7	4
	Sa.	5	2	6	4	11	6

B. Ober-Postdirections-Bezirk Königsberg i. Pr.

5.	Alt-Christburg	1	1	—	—	1	1
6.	Bartenstein i. Ostpr.	7	—	—	—	7	—
7.	Braunsberg i. Ostpr.	4	3	12	2	16	5
8.	Frauenburg i. Ostpr.	2	—	1	1	3	1
9.	Friedland i. Ostpr.	1	1	—	—	1	1
10.	Gerdauen	4	3	1	1	5	4
11.	Gilgenburg	4	1	6	6	10	7
12.	Gutstadt	5	—	—	—	5	—
13.	Hohenstein i. Ostpr.	1	1	1	1	2	2
14.	Königsberg i. Pr.	11	3	7	2	18	5
15.	Mohrungen	3	—	8	1	11	1
16.	Nordenburg	2	1	1	1	3	2
17.	Osterode i. Ostpr.	5	1	13	7	18	8
18.	Pr. Eylau	1	—	1	—	2	—
19.	Rastenburg i. Ostpr.	1	1	1	1	2	2
20.	Soldau i. Ostpr.	3	—	7	2	10	2
21.	Usdau	2	1	—	—	2	1
22.	Waldau i. Ostpr.	1	—	—	—	1	—
23.	Wartenburg i. Ostpr.	3	—	5	5	8	5
24.	Wehlau	—	—	1	—	1	—
25.	Wormditt	1	—	2	—	3	—
26.	Wuttrienen	—	—	1	1	1	1
	Sa.	62	17	68	31	130	48

C. Ober-Postdirections-Bezirk Danzig.

27.	Altfelde	1	1	5	5	6	6
28.	Briesen i. Westpr.	1	—	—	—	1	—
29.	Brunstplatz	1	1	1	—	2	1
	Latus	3	2	6	5	9	7

Laufende Nummer.	Ort.	Postbeamte erkrankt	Postbeamte gestorben	Zum Hausstand von Postbeamten gehörige Personen erkrankt	Zum Hausstand von Postbeamten gehörige Personen gestorben	Postbeamte und zum Hausstand von Postbeamten gehörige Personen erkrankt (Sa. von c. und e.)	Postbeamte und zum Hausstand von Postbeamten gehörige Personen gestorben (Sa. von d. und f.)
a.	b.	c.	d.	e.	f.	g.	h.
	Transport	3	2	6	5	9	7
30.	Culmsee	6	3	7	1	13	4
31.	Danzig	1	—	—	—	1	—
32.	D. Crone	2	—	7	3	9	3
33.	D. Eylau	1	—	—	—	1	—
34.	Dirschau	2	—	2	2	4	2
35.	Elbing	1	1	—	—	1	1
36.	Freystadt	—	—	3	—	3	—
37.	Graudenz	6	—	10	—	16	—
38.	Lautenburg	5	1	8	4	13	5
39.	Löbau	1	—	2	—	3	—
40.	Lonkorz	1	—	—	—	1	—
41.	Neumark	—	—	1	1	1	1
42.	Radomno	1	—	2	—	3	—
43.	Schöneck	1	1	—	—	1	1
44.	Schönsee	3	—	6	1	9	1
45.	Schönthal	1	1	1	1	2	2
46.	Strasburg	8	3	18	7	26	10
47.	Thorn	5	—	4	1	9	1
48.	Tiegenhof	2	—	—	—	2	—
49.	Tolkemit	1	—	—	—	1	—
50.	Zypniewo	1	1	2	1	3	2
	Sa.	52	13	79	27	131	40
	Provinz Preußen Sa.	119	32	153	62	272	94

II. Provinz Posen.

Ober-Postdirections-Bezirk Posen.

51.	Barcin	5	—	4	1	9	1
52.	Bromberg	—	—	2	2	2	2
53.	Czerniejewo	1	—	1	1	2	1
54.	Gniewkowo	4	1	3	—	7	1
55.	Inowraclaw	4	2	20	15	24	17
56.	Kreuz	3	—	2	—	5	—
57.	Kurnik	—	—	1	—	1	—
58.	Markowitz	—	—	1	1	1	1
59.	Meseritz	2	—	3	2	5	2
60.	Miloslaw	1	1	—	—	1	1
61.	Mogilno	2	1	—	—	2	1
	Latus	22	5	37	22	59	27

Laufende Nummer.	Ort.	Postbeamte erkrankt	Postbeamte gestorben	Zum Hausstand von Postbeamten gehörige Personen erkrankt	Zum Hausstand von Postbeamten gehörige Personen gestorben	Postbeamte und zum Hausstand von Postbeamten gehörige Personen erkrankt (Sa. von c. und e.)	Postbeamte und zum Hausstand von Postbeamten gehörige Personen gestorben (Sa. von d. und f.)
a.	b.	c.	d.	e.	f.	g.	h.
	Transport	22	5	37	22	59	27
62.	Mroczen	1	—	3	—	4	—
63.	Neustadt a. W.	6	4	4	4	10	8
64.	Obersitzko	1	—	—	—	1	—
65.	Schneidemühl	1	—	5	1	6	1
66.	Schubin	1	—	3	3	4	3
67.	Strzelno	2	1	5	3	7	4
68.	Wronke	2	1	—	—	2	1
69.	Xions	3	—	2	2	5	2
	Sa.	39	11	59	35	98	46

III. Provinz Schlesien.

A. Ober-Postdirections-Bezirk Oppeln.

70.	Imielin bei Myslowitz...	1	1	—	—	1	1
71.	Myslowitz	1	1	—	—	1	1
72.	Neiße	2	1	—	—	2	1
73.	Ratibor	3	—	—	—	3	—
74.	Rodszin bei Schoppinitz..	2	1	—	—	2	1
75.	Schoppinitz	2	—	—	—	2	—
76.	Ziegenhals	2	—	—	—	2	—
	Sa.	13	4	—	—	13	4

B. Ober-Postdirections-Bezirk Breslau.

77.	Glatz	5	—	—	—	5	—
78.	Wartha	5	—	—	—	5	—
	Sa.	10	—	—	—	10	—

C. Ober-Postdirections-Bezirk Liegnitz.

79.	Kroitsch	2	—	—	—	2	—
80.	Landeshut i. Schl.	—	—	1	—	1	—
	Sa.	2	—	1	—	3	—
	Provinz Schlesien Sa....	25	4	1	—	26	4

Laufende Nummer.	Ort.	Postbeamte erkrankt	Postbeamte gestorben	Zum Hausstand von Postbeamten gehörige Personen erkrankt	Zum Hausstand von Postbeamten gehörige Personen gestorben	Postbeamte und zum Hausstand von Postbeamten gehörige Personen erkrankt (Sa. von c. und e.)	Postbeamte und zum Hausstand von Postbeamten gehörige Personen gestorben (Sa. von d. und f.)
a.	b.	c.	d.	e.	f.	g.	h.

IV. Provinz Brandenburg.

A. Ober-Postdirections-Bezirk Frankfurt a. O.

81.	Frankfurt a. O.	—	—	1	—	1	—
82.	Landsberg a. W.	3	—	—	—	3	—
83.	Landsberger Holländer	—	—	1	—	1	—
84.	Zehden	1	—	2	2	3	2
	Sa.	4	—	4	2	8	2

B. Ober-Postdirections-Bezirk Berlin.

85.	Berlin	15	2	12	5	27	7

C. Ober-Postdirections-Bezirk Potsdam.

86.	Freienwalde a. O.	1	—	—	—	1	—
87.	Havelberg	2	—	—	—	2	—
88.	Liebenwalde	1	1	2	—	3	1
89.	Neustadt-Eberswalde	5	2	2	1	7	3
	Sa.	9	3	4	1	13	4
	Provinz Brandenburg Sa.	28	5	20	8	48	13

V. Provinz Sachsen nebst Herzogthum Anhalt.

Ober-Postdirections-Bezirk Magdeburg.

90.	Aken	—	—	3	2	3	2
91.	Aschersleben	—	—	1	1	1	1
92.	Barby	1	—	6	2	7	2
93.	Buckau	2	—	1	—	3	—
94.	Calbe a. S.	4	1	1	—	5	1
95.	Cöthen	1	—	—	—	1	—
96.	Magdeburg	46	3	44	11	90	14
97.	Schönebeck	1	1	5	5	6	6
98.	Stendal	8	4	9	3	17	7
99.	Wanzleben	1	1	1	1	2	2
	Sa.	64	10	71	25	135	35

VI. Provinzen Schleswig-Holstein und Hannover und Freistadt Hamburg.

A. Ober-Postdirections-Bezirk Kiel.

100.	Wilster	—	—	1	1	1	1

Laufende Nummer.	Ort.	Postbeamte		Zum Hausstand von Postbeamten gehörige Personen		Postbeamte und zum Hausstand von Postbeamten gehörige Personen	
		erkrankt	gestorben	erkrankt	gestorben	erkrankt (Sa. von c. und e.)	gestorben (Sa. von d. und f.)
a.	b.	c.	d.	e.	f.	g.	h.

B. Ober-Postdirections-Bezirk Hannover.

101.	Hitzacker	1	—	—	—	1	—

C. Ober-Postdirections-Bezirk Hamburg.

102.	Barmbeck bei Hamburg	1	—	1	1	2	1
103.	Blankenese	1	—	2	—	3	—
104.	Hamburg	7	—	8	3	15	3
105.	Harburg	1	—	1	—	2	—
	Sa.	10	—	12	4	22	4

VII. Herzogthum Braunschweig.

Ober-Postdirections-Bezirk Braunschweig.

106.	Calvörde	—	—	1	—	1	—

VIII. Großherzogthümer Mecklenburg.

Ober-Postdirections-Bezirk Schwerin.

107.	Mirow	1	1	—	—	1	1

IX. Königreich Sachsen.

108.	Riesa	—	—	1	—	1	—

Recapitulation.

I.	Provinz Preußen	119	32	153	62	272	94
II.	» Posen	39	11	59	35	98	46
III.	» Schlesien	25	4	1	—	26	4
IV.	» Brandenburg	28	5	20	8	48	13
V.	» Sachsen nebst Anhalt	64	10	71	25	135	35
VI.	Provinzen Schleswig-Holstein und Hannover nebst Hamburg	11	—	13	5	24	5
VII.	Herzogthum Braunschweig	—	—	1	—	1	—
VIII.	Großherzogthümer Mecklenburg	1	1	—	—	1	1
IX.	Königreich Sachsen	—	—	1	—	1	—
	Sa.	287	63	319	135	606	198

Wenn man die bei der Postbeamtenschaft vorgekommenen Erkrankungsfälle zur Gesammtheit des in den betreffenden Bezirken vorhandenen Postpersonals (einschließlich Hausstandsgenossen) in Vergleich stellt, so ergiebt sich zunächst, daß in den Ober-Postdirections-Bezirken Danzig, Königsberg, Posen und Magdeburg — die anderen von der Cholera heimgesuchten Bezirke können bei der verhältnißmäßig nur geringen Zahl von Erkrankungen füglich außer Betracht bleiben — von den insgesammt vorhandenen:

2,105	oberen Beamten	55,	d. s.	2,6 pCt.
1,865	Landbriefträgern	51	»	2,7 »
1,905	sonstigen Unterbeamten	89	»	4,7 »
939	Postillonen	22	»	2,3 »
5,524	Hausstandsgenossen von oberen Beamten	49	»	0,9 »
12,867	desgl. von Unterbeamten	199	»	1,5 »
2,729	desgl. von Postillonen	29	»	1,1 »

erkrankt sind. Diese Zahlenverhältnisse, welche annähernd auch für jeden einzelnen der genannten vier Bezirke zutreffen, sprechen dafür:

1) daß die oberen Beamten und deren Angehörige im Allgemeinen der Erkrankung weniger ausgesetzt sind, als die Unterbeamten bz. deren Hausstandsgenossen;
2) daß die Beamten, Unterbeamten und Postillone der Erkrankung ungleich mehr ausgesetzt sind, als ihre Angehörigen.

Punkt 1 bestätigt die schon anderweit gemachte Erfahrung, daß die niederen Klassen, welche auf ihre Ernährung, bz. Bekleidung und Wohnung weniger Mittel und Aufmerksamkeit verwenden können, in größerem Maße der Krankheit verfallen. Wird zu Punkt 2 noch in Betracht gezogen, daß die Postbeamten durchschnittlich in kräftigerem Lebensalter stehen, daher auch mehr Widerstandskraft besitzen, als ihre Angehörigen — die Erkrankten sind hauptsächlich Kinder —, so erscheint der Schluß nicht ganz unberechtigt, daß die Ausübung des Postdienstes, oder wenigstens doch gewisser Zweige desselben die Empfänglichkeit für die Cholera steigert. Diese Annahme findet zwar insofern eine Unterstützung, als in 15 Fällen der Erkrankung von Orts- bz. Landbriefträgern angenommen wird und nach Lage der Verhältnisse auch als wahrscheinlich betrachtet werden darf, daß sich die Betreffenden bei Ausübung des Bestelldienstes, und zwar beim Betreten von Wohnungen, in welchen sich Cholerakranke oder Choleraleichen befanden, angesteckt haben. Andererseits sind jedoch auch vielfach Fälle constatirt, in welchen Postillone, Postfußboten bz. bestellende Boten an ihrem Heimathsorte unmittelbar oder doch bald nach der Rückkehr von solchen Orten erkrankt sind, an welchen die Cholera niemals aufgetreten war, und deshalb erscheint hinsichtlich der oben erwähnten 15 Fälle die Möglichkeit nicht ausgeschlossen, daß, abgesehen von der Ansteckung, auch noch andere Krankheitsursachen mitgewirkt haben können. Damit aber wäre wiederum in Frage gestellt, ob die betreffenden Fälle wirklich sämmtlich mit der Verrichtung des Bestelldienstes in Zusammenhang stehen. Ueberhaupt ist die Zahl der beobachteten Fälle betreffs der Erkrankung von Postbeamten im Ganzen doch noch zu gering, um Muthmaßungen, wie die oben erwähnte, unwiderleglich darauf stützen zu können; und es fehlt auch hier, wie bei den bezüglichen allgemeinen Beobachtungen, nicht an Erscheinungen, welche geradezu entgegengesetzte Schlußfolgerungen in den verschiedenen Fällen zulassen. So ist z. B. die Zahl

der Erkrankungen bei dem Personal des Eisenbahn-Postamts Nr. 7 in Magdeburg eine außerordentlich hohe gewesen; denn von 57 Beamten sind nicht weniger als 20, von 52 Unterbeamten 17 erkrankt. Nichts erscheint danach gerechtfertigter, als die Annahme: daß in Folge der Anstrengungen des ambulanten Dienstes, ferner wegen des unregelmäßigen Lebens, wegen der Erkältungen, denen die im Eisenbahn-Postwagen bei großer Hitze arbeitenden Beamten ausgesetzt sind, wenn sie auf den Haltestationen an die geöffnete Wagenthür treten, oder auch sonst absichtlich der Zugluft sich preisgeben, sowie endlich durch die vermehrte Gelegenheit zur Ansteckung bei dem öfteren Berühren verschiedener Orte, das im Eisenbahn-Postdienste beschäftigte Personal bezüglich der Aufnahme der Cholera ganz besonders gefährdet sei. Dem steht nun aber die Thatsache gegenüber, daß, obwohl die Cholera die Provinz Preußen im Jahre 1873 sehr stark heimgesucht hat, von den Beamten und Unterbeamten des Eisenbahn-Postamtes Nr. 33 Keiner, von denjenigen des Eisenbahn-Postamts Nr. 11 Einer, und von den im Ober-Postdirectionsbezirke Königsberg i. Pr. stationirten ambulanten Beamten und Unterbeamten ebenfalls nur Einer erkrankt ist, ferner, daß die Eisenbahn-Postämter in Breslau keinen und diejenigen in Berlin unter ihrem zahlreichen Personal insgesammt nur drei Cholerafälle gehabt haben.

Wie sich das Verhältniß der vorgekommenen Sterbefälle zu den Erkrankungsfällen stellt, ergiebt die nachstehende Uebersicht:

	Zahl der Erkrankten.	Zahl der Gestorbenen.	Procentsatz der Gestorbenen.
Obere Beamte	71	6	8,5
Landbriefträger	66	20	30,0
Sonstige Unterbeamte	127	21	16,5
Postillone	23	16	69,6
Postbeamte in Summa	287	63	22,0
Angehörige von oberen Beamten	58	18	31,0
Angehörige von Unterbeamten	230	93	40,0
Angehörige von Postillonen	31	24	77,4
Angehörige von Postbeamten in Summa	319	135	42,3

Aus dieser Uebersicht wird ein zweifacher Schluß gezogen werden können: einmal, daß die socialen Verhältnisse nicht nur, wie oben erwähnt, auf die Erkrankungsziffern, sondern auch auf das Verhältniß zwischen diesen und den Sterbeziffern von wesentlichem Einflusse sind; dann aber auch, daß die Choleraerkrankungen bei den Postbeamten in ungleich weniger Fällen, als bei deren Hausstandsgenossen, zum Tode führen. Letztere Erscheinung wird zwar theilweise durch das größere Durchschnittsmaß der Widerstandsfähigkeit bei den Postbeamten — im Gegensatze zu den Hausstandsgenossen — erklärt; andererseits wird sie aber auch mit auf die Fürsorge der Postbehörde zurückgeführt werden können, insofern als die Bereithaltung von Medicamenten 2c. in den Postlocalien zweifelsohne in manchen Erkrankungsfällen eine Unterdrückung der Krankheit im Keime ermöglicht hat.

Die Vertheilung der Erkrankungs- und der Todesfälle auf die einzelnen Altersstufen, und — bezüglich der Hausstandsgenossen der Postbeamten — auf die beiden Geschlechter, zeigt nachstehende Uebersicht.

Alter bis Jahre.	1. Postbeamte. Zahl der Erkrankten.	1. Postbeamte. Zahl der Gestorbenen.	1. Postbeamte. Von den Erkrankten sind gestorben Procent.	2. Hausstandsgenossen von Postbeamten, männliche. Zahl der Erkrankten.	2. Hausstandsgenossen von Postbeamten, männliche. Zahl der Gestorbenen.	2. Hausstandsgenossen von Postbeamten, männliche. Von den Erkrankten sind gestorben Procent.	3. Hausstandsgenossen von Postbeamten, weibliche. Zahl der Erkrankten.	3. Hausstandsgenossen von Postbeamten, weibliche. Zahl der Gestorbenen.	3. Hausstandsgenossen von Postbeamten, weibliche. Von den Erkrankten sind gestorben Procent.	4. männlich insgesammt. Col. 1 u. 2. Zahl der Erkrankten.	4. männlich insgesammt. Col. 1 u. 2. Zahl der Gestorbenen.	4. männlich insgesammt. Von den Erkrankten sind gestorben Procent.	5. männlich und weiblich insgesammt. Col. 1 u. 2. Zahl der Erkrankten.	5. männlich und weiblich insgesammt. Col. 1 u. 2. Zahl der Gestorbenen.	5. männlich und weiblich insgesammt. Von den Erkrankten sind gestorben Procent.	
1	—	—	—	9	7	78	5	3	60	9	7	78	14	10	71	Bei 3 weiblichen Angehörigen ist das Alter nicht bekannt (von diesen 3 sind 2 gestorben).
2	—	—	—	13	9	69	9	6	67	13	9	69	22	15	68	
3	—	—	—	5	3	60	5	3	60	5	3	60	10	6	60	
5	—	—	—	12	4	33	12	3	25	12	4	33	24	7	29	
10	—	—	—	26	7	27	29	11	38	26	7	27	55	18	33	
15	—	—	—	9	7	78	21	4	19	9	7	78	30	11	37	
20	1	—	—	4	1	25	10	6	60	5	1	20	15	7	47	
25	19	3	16	2	2	100	18	4	22	21	5	24	39	9	23	
30	33	2	6	1	1	100	29	12	41	34	3	9	63	15	24	
35	43	12	28	—	—	—	21	6	29	43	12	28	64	18	28	
40	47	10	21	—	—	—	22	10	45	47	10	21	69	20	29	
45	43	9	21	—	—	—	18	7	39	43	9	21	61	16	26	
50	44	9	20	—	—	—	10	2	20	44	9	20	54	11	20	
55	31	9	29	—	—	—	8	4	50	31	9	29	39	13	33	
60	16	6	38	2	1	50	5	2	40	18	7	39	23	9	39	
65	3	1	33	1	1	100	3	1	33	4	2	50	7	3	43	
70	5	1	20	3	2	67	—	—	—	8	3	38	8	3	38	
75	2	1	50	2	2	100	—	—	—	4	3	75	4	3	75	
80	—	—	—	—	—	—	2	2	100	—	—	—	2	2	100	
Sa.	287	63	22	89	47	53	227	86	38	376	110	29	603	196	33	

Ein Anhalt dafür, ob die Erkrankungen bei dem weiblichen Geschlecht in mehr Fällen zum Tode führen, als bei dem männlichen, wird aus der Uebersicht kaum zu gewinnen sein, da der Vergleich von Colonne 3 und 4 ein ungünstiges, der Vergleich von Colonne 2 und 3 dagegen ein günstiges Verhältniß für das weibliche Geschlecht ergiebt. Dagegen zeigt die Uebersicht deutlich, daß die Cholera, wie es auch in der Natur der Sache liegt, verhältnißmäßig am meisten bei dem frühesten Kindesalter und dem hohen Greisenalter einen tödtlichen Ausgang nimmt.

Wie schnell die Krankheit in den meisten Fällen zum Tode führt, geht u. A. daraus hervor, daß von den 198 verstorbenen Personen:

32 am Tage der Erkrankung,
83 am nächsten Tage nach der Erkrankung,
23 am zweitfolgenden Tage,

und nur 60 an späteren Tagen gestorben sind.

Ueber das Auftreten der Krankheit in den einzelnen Theilen des Reichs-Postgebiets und über die bei Postbeamten 2c. vorgekommenen, besonders hervortretenden Cholerafälle ist Folgendes zu verzeichnen.

I. Provinz Preußen.

Wie in früheren Jahren, so hat auch im Jahre 1873 die Provinz Preußen zu denjenigen Theilen Deutschlands gehört, in welchen die Cholera besonders heftig und anhaltend aufgetreten ist.

Am wenigsten ist verhältnißmäßig noch der Regierungsbezirk Gumbinnen heimgesucht worden. In letzterem hat die Krankheit, außer in Tilsit, nur in Buddern und Widminnen den Charakter einer Epidemie angenommen. Diese beiden Orte, in welche die Cholera von auswärts eingeschleppt worden ist, werden das demnächstige verheerende Umsichgreifen derselben den ungesunden Wohnungen und dem Mangel an gutem Trinkwasser zuzuschreiben haben. Diejenigen Fälle, in welchen bis 20 Personen in einem nicht eben geräumigen Zimmer zusammenwohnen, gehören dort nicht zu den Seltenheiten. In Buddern mußte das Trinkwasser aus einem das Dorf durchschneidenden Bache entnommen werden, welcher sämmtlichen Aborten zum Abfluß diente. Den Bewohnern von Widminnen fehlt es gleichfalls ganz an Brunnenwasser; dieselben sind daher bei Ermangelung von Regen- oder Schneewasser genöthigt, sich des sehr schlechten Seewassers zu bedienen. Der erste Cholerafall in Widminnen war die Erkrankung des Privat-Postunterbeamten F. Einige Tage vorher war aus Königsberg i. Pr., wo die Epidemie stark herrschte, eine Verwandte bei F. angekommen. Dieselbe, schon vorher kränklich, bekam einen leichten Choleraanfall, und hierauf verbreitete sich die Krankheit sogleich über die ganze, aus 5 Personen bestehende Familie des F. und demnächst in verheerender Weise im ganzen Orte. — Hinsichtlich der Stadt Insterburg, welche von der Seuche fast ganz verschont blieb, ist bemerkenswerth, daß die wenigen Erkrankungen fast ausnahmslos nur in solchen Häusern vorkamen, welche von der Cholera bei den früheren Epidemieen regelmäßig heimgesucht worden waren. Es sind dies Gebäude, welche niedrig liegen, bei jeder Ueberfluthung der Angerapp bis zur Fensterhöhe und darüber unter Wasser stehen, deshalb feucht und stockig sind, und deren Bewohner theils keinen Sinn für Reinlichkeit haben, theils bei dem Zusammenleben vieler Personen in beschränkten Räumen die erforderliche Reinlichkeit nicht erhalten können.

Von den Städten im Regierungsbezirk Königsberg sind vorzugsweise Bartenstein, Braunsberg, Gerdauen, Gilgenburg, Gutstadt, Königsberg, Mohrungen, Osterode, Soldau und Wartenburg heimgesucht worden.

Von 1800 Einwohnern in Gilgenburg sind z. B. 310 erkrankt, 201 gestorben, von 4800 Einwohnern in Osterode 788 erkrankt und 300 gestorben.

Die Seuche hat im Bezirk im Allgemeinen denselben Weg genommen, wie bei früheren Epidemieen, nämlich von Königsberg aus, wohin sie vermuthlich auf dem Wasser- oder Eisenbahnwege eingeschleppt worden ist, in der Richtung über Bartenstein nach der Polnischen Grenze. So sind auch bei der Postbeamtenschaft die ersten Choleraerkrankungen constatirt: in Königsberg Mitte Juli, Pr. Eylau 21. August, Bartenstein Ende August, Rastenburg 1. September, Gutstadt Anfangs October. Man will in Ostpreußen überhaupt constatirt haben, daß die Cholera während derselben Krankheitsperiode nicht auf demselben Wege zurückkehrt, so daß die Krankheit, wenn sie einmal erloschen ist, nicht wieder nach dem ersten Orte zurück übertragen wird; es gewinnt danach den Anschein, als ob der Krankheitsstoff bz. die individuelle Ansteckungsfähigkeit an einem bestimmten Orte durch längeres Grassiren der Cholera daselbst absorbirt werde.

Einzelne der unter den Postbeamten ꝛc. im Königsberger Bezirk vorgekommenen Cholerafälle sind von besonderem Interesse. Der Postfußbote B. in Rastenburg kehrte krank von dem Botengange nach Eichmedien zurück. Er war der erste Cholerakranke in Rastenburg. Weder in Eichmedien, noch in einer Ortschaft auf dem Wege dahin ist die Cholera aufgetreten. B. ist am Tage nach der Erkrankung, sein 4 Tage später erkrankter sechsjähriger Sohn ist ebenfalls am nächsten Tage gestorben. Drei Postillone der Station Gerdauen sind unmittelbar nach beendeter Postbeförderung, und zwar nicht an ihrem Wohnorte, sondern in Nordenburg und bz. in Allenburg erkrankt, während an den beiden letzteren Orten bis dahin Cholerafälle nicht constatirt waren. Der eine dieser Postillone hatte kurz vor der Abfahrt Obst gegessen und darauf eine Flasche Braunbier getrunken. Der Privatunterbeamte B. in Mohrungen betrat bei der Bestellung von Postsendungen eine Wohnung, in welcher drei Choleraleichen in den Betten lagen. Entsetzt über diesen unerwarteten Anblick erkrankte B. unmittelbar darauf an einem Choleraanfall. Bei dem Postamte in Bartenstein erkrankte der Postschaffner T., welcher in dem von der Cholera zuerst und hauptsächlich heimgesuchten Stadttheile wohnte, während des Dienstes. Innerhalb eines Zeitraums von wenigen Tagen erkrankten nach und nach sechs andere Beamte und Unterbeamte des Postamts, und zwar zunächst diejenigen, welche mit T. in demselben Zimmer gearbeitet und, wie als ganz bestimmt angenommen werden muß, die von dem Genannten in den ersten Momenten seiner Erkrankung gebrauchte Abtrittsanlage ebenfalls benutzt hatten. Kann hier füglich nur eine Uebertragung des Krankheitsstoffes angenommen werden, so ist dagegen in einem andern Falle ein eclatanter Beleg dafür vorhanden, daß selbst ein naher und längerer Verkehr mit Cholerakranken nicht immer Ansteckung zur Folge hat: denn in Mohrungen erkrankten an ein und demselben Tage die Frau des Privatbriefträgers L. und drei Kinder desselben im Alter von 11, 8 und $1\frac{1}{2}$ Jahren, während L. selbst, obwohl seine Wohnung feucht und nicht gesund war, von der Krankheit verschont blieb.

In Westpreußen, wohin die Cholera durch galizische Weichselflößer eingeschleppt wurde, ist dieselbe am stärksten in Strasburg, Culmsee, Lautenburg und Graudenz aufgetreten. Die Wohnungen der an diesen Orten von der Cholera befallenen Postunterbeamten sind feucht und ungesund gewesen; auch hat es in den drei erstgenannten Orten an gutem Trinkwasser gefehlt. Ganz besonders ungünstige Verhältnisse walteten in dieser Hinsicht in Culmsee ob. Dieser Ort liegt, wie Professor Dr. Hirsch in seinem Reisebericht über »das Auftreten und den Verlauf der Cholera in den Preußischen Provinzen Posen und Preußen während der Monate Mai bis September 1873« mittheilt, auf einer etwa 40—50 Fuß gegen den See abfallenden Anhöhe und bezieht, mit Ausnahme weniger Häuser, den ganzen Wasserbedarf aus dem See, in welchen sämmtliche Abfälle aus der Stadt durch offen liegende Rinnsteine abgeführt werden, und zwar mündet einer der Hauptkanäle gerade an der Stelle des Ufers, welche vorzugsweise als Schöpfstelle benutzt wird.

II. Provinz Posen.

Daß die Cholera in dieser Provinz von dem an der Weichsel belegenen Grenzorte Schulitz ihren Ausgang genommen hat, ist zweifellos. Bemerkenswerth ist die Thatsache, daß im Bromberger Regierungsbezirke besonders die an der Netze und im

Posener Bezirke ausschließlich die an der Warthe belegenen Kreise heimgesucht worden sind. Wenngleich die Verbreitung der Seuche in den einzelnen Kreisen durch Holzflößer oder Kahnschiffer meistens feststeht, so liegt doch kein Grund zu der Annahme vor, daß jene Personen den Krankheitsstoff von außerhalb eingeschleppt haben; denn in Polen herrschte die Cholera damals nicht, und mit den Weichselflößern sind die Warthe- und Netze-Flößer 2c. kaum in Berührung gekommen. Man hat deshalb die Hypothese aufgestellt, daß die Wasserläufe den Leiter des Contagiums gebildet haben, für welche Ansicht namentlich auch der Umstand spricht, daß außer den Flößern 2c. auch bei Uferbauten und sonst in der Nähe der Flüsse beschäftigte Arbeiter in erster Linie erkrankt sind.

In der Provinz Posen erkrankten von den gesammten Einwohnern 0,67 pCt., von den Postbeamten incl. Postillonen 1,95 pCt., von den Hausstandsgenossen der Postbeamten 2c. 0,91 pCt.; gestorben sind von den erkrankten

Einwohnern	50	pCt.
Postbeamten excl. Postillonen	13,33	»
Postillonen	77	»
Hausstandsgenossen von Postbeamten 2c.	59	»

Das auffallend ungünstige Verhältniß zwischen der Zahl der Erkrankungs- und bz. der Sterbefälle bei den Postillonen findet in mehreren Umständen seine Erklärung. Von den gestorbenen 7 Postillonen gehörten 4, also mehr als die Hälfte, zu ein und derselben Station in Neustadt a. W., an welchem Orte die Sterblichkeit im Allgemeinen auf 69,6 pCt. der Erkrankten gestiegen war. Drei dieser Postillone sind übrigens nach der Rückkehr von einer Postbeförderung nach Jarocin, einem von der Cholera ganz verschont gebliebenen Orte, erkrankt. — Sodann kommt in Betracht, daß fast sämmtliche betreffende Familien beschränkte Wohnungsräumlichkeiten inne hatten. Ein einziges Zimmer mußte als Wohnstube, Schlafraum und Küche zugleich dienen. Die Wohnungen lagen zumeist in denjenigen Theilen der Ortschaften, welche als ungesund gelten und auch bei der vorjährigen Epidemie am stärksten heimgesucht worden sind. Hierzu tritt außerdem noch der Umstand, daß die erkrankten Postillone, wie dies in den unteren Schichten der Provinz Posen häufiger vorkommt, stark zur Trunksucht neigten, ein Laster, das der Krankheit nach allgemeiner Annahme Vorschub leistet.

Die meisten Cholerafälle unter der Postbeamtenschaft des Posener Ober-Post-directions-Bezirks sind in Inowraclaw vorgekommen. Eine aus 5 Personen bestehende Postillonsfamilie ist dort ganz, die Familie eines Postfußboten fast ganz ausgestorben; in einer anderen Postillonsfamilie wurden in wenigen Tagen alle Kinder dahingerafft. In diesen Fällen sind von 13 erkrankten Personen 12 gestorben. Alle drei Familien von 5 bz. 6 und 7 Köpfen hatten nur je eine Kammer bewohnt und den Bedarf an Trinkwasser aus städtischen Brunnen entnommen, deren Wasser nach Professor Hirsch's Mittheilungen brackig und vollkommen ungenießbar ist. Von zwei Postschaffnerfamilien, welche ebenfalls in engen Wohnräumen lebten — je eine Stube und dunkle Kammer für 8 Personen —, aber nur gekauftes, filtrirtes Wasser tranken, sind 3 Personen erkrankt und wieder genesen, bz. 4 erkrankt und davon nur eine Person gestorben. Diese auffällige Verschiedenheit wird sich nicht wohl auf die mehr oder weniger günstige Lage der Wohnhäuser zurückführen lassen, da der betreffende Postfußbote nur wenige Häuser von dem einen der beiden Schaffner

entfernt gewohnt hat, vielmehr entschieden der Beschaffenheit des Trinkwassers zuzuschreiben sein.

Was die Provinzial-Hauptstadt **Posen** anbelangt, so glaubt man dort allgemein, es der guten Beschaffenheit des Trinkwassers danken zu müssen, wenn die Stadt bei der letzten Epidemie von der Cholera nahezu verschont geblieben ist, während dieselbe in den nächsten Dörfern zahlreiche Opfer gefordert hat. Posen galt bisher stets als einer der gefährlichsten Choleraheerde und ist bei früheren Seuchen regelmäßig in hohem Grade heimgesucht worden. Danach ist allerdings anzunehmen, daß die seitdem erfolgte Einrichtung einer Wasserleitung, welche die Stadt mit vorzüglich reinem Wasser versorgt, jene segensreiche Wirkung gehabt hat. *)

III. Provinz Schlesien.

Im Regierungsbezirk **Oppeln** ist die Epidemie nacheinander in den Orten Ratibor, Schoppinitz (und Umgegend), Myslowitz (nebst Umgegend), Ziegenhals und Neisse aufgetreten und hat sich noch in das Jahr 1874 hinübergezogen.

In Roszdin bei **Schoppinitz** kam die Cholera, nachdem sie durch Galizische Arbeiter in die Gegend eingeschleppt worden war, in einem unsauberen, mit Bewohnern überfüllten Hause aus, welches dicht an einem mit faulenden, stehenden Grubenwassern angefüllten Bache belegen ist, und dessen damals selten geleerte Aborte sich unmittelbar unter den Fenstern befinden. In diesem und einem nahe dabei belegenen, ebenfalls stark bewohnten Hause sind nicht weniger als 13 Personen, darunter auch ein sehr nüchterner und ordnungsliebender Postunterbeamter im kräftigen Mannesalter, gestorben.

In **Myslowitz** hat die Cholera 1831 ihren Einzug in Preußen gehalten. Damals war dort zur Abhaltung der Seuche ein Militarcordon gezogen; die Absperrung mußte sich aber schon deshalb als ziemlich resultatlos erweisen, weil Myslowitz nur durch den Fluß »die Przemsa« von dem Russischen Städtchen Modrziow getrennt ist, dessen Einwohner die Ausleerungen der Cholerakranken in die Przemsa leiteten. Aus diesem Flusse entnimmt aber heute wie damals der größte Theil der Bewohner von Myslowitz sein Trink- und Wirthschaftswasser. Die Cholera hat, wenn sie in Myslowitz auftrat, stets beträchtliche Opfer gefordert. Bemerkt muß dabei werden, daß der ältere, am Flusse belegene Stadttheil von den ärmeren Volksklassen bewohnt, übervölkert und, sowohl was Straßen als Häuser betrifft, äußerst unreinlich ist.

In **Ziegenhals** sind merkwürdiger Weise die meisten Cholerafälle in dem **gesundesten** Theile des Orts, der Oberstadt, vorgekommen, und ebenso auffallend ist es, daß die Krankheit plötzlich in derjenigen (unteren) Stadtgegend erlosch, wo notorisch die ärmste Bevölkerung in großem Schmutz, schlechten Nahrungsverhältnissen und zahlreich zusammengepfercht wohnt. Welchen Ursachen es speziell zuzuschreiben ist, daß von den Bewohnern des in der Oberstadt belegenen, freistehenden, in jeder Beziehung gut gebauten und eingerichteten Posthauses fast alle theils von

*) Nach den Angaben in dem Reisebericht des Professor Hirsch hat die Stadt Danzig, welche, in früheren Jahren ein Hauptheerd der Cholera, im Jahre 1873 fast ganz von der Krankheit verschont geblieben ist, dies ebenfalls der vorzüglichen Wasserleitung, sowie den mustergültigen Kanalisationsanlagen zuzuschreiben, mit welchen die Stadt seit einigen Jahren versehen worden ist.

der Brechruhr, theils von der Cholera heimgesucht worden sind, hat nicht ermittelt werden können.

Im Regierungsbezirk Breslau sind bei der vorjährigen Epidemie viele Orte von der Cholera heimgesucht worden; unter der Postbeamtenschaft sind dagegen nur in Glatz und Wartha, an welchen beiden Orten die Seuche besonders stark herrschte, Cholerafälle bz. Cholerinefälle vorgekommen, und von diesen hat keiner einen tödtlichen Ausgang gehabt.

Von den 4 bei der Postexpedition in Wartha vorgekommenen Cholerafällen sind 3 nur leichterer Natur gewesen. Schwerer war die Erkrankung des damals 26jährigen Privat-Postunterbeamten R., und dieser Fall hat insofern eine gewisse Bedeutung, als er, wie der obenerwähnte B.'sche Fall in Mohrungen, einen Beleg dafür bieten möchte, daß die Krankheit sich unter Umständen nicht allmählich entwickelt, daß vielmehr die Zeit des Ausbruchs der Krankheit mit der Aufnahme der wirkenden Ursache derselben zusammenfallen kann. R. bewohnte als unverheiratheter Mann ein von einer Weberfamilie abgemiethetes Zimmer und entnahm auch seine Kost aus dem Haushalte derselben. Am 25. August erkrankte ein Sohn dieser Familie und verstarb am zweiten Tage darauf. Wenige Tage später erlag auch der Vater, und am Begräbnißtage wurde endlich auch die Ehefrau von der Krankheit befallen. R. hatte bis dahin seinen Verkehr mit der Familie nicht abgebrochen, auch seine Wohnung nicht verlegt, und es konnte danach eine Furcht vor der Epidemie oder eine individuelle Empfänglichkeit bei ihm füglich nicht vorausgesetzt werden. Als jedoch auch das letzte Glied der Familie, die Ehefrau, verstarb, und R. von seinem Zimmer aus zufällig von ihrem Tode hörte, will er plötzlich von einem Schauer befallen worden sein, welchem sofort der Ausbruch der Krankheit (übrigens nicht mit tödtlichem Ausgange) folgte.

Die bei der Postbeamtenschaft im Liegnitzer Bezirk vorgekommenen, ganz vereinzelten Cholerafälle sind nur leichterer Natur gewesen und bieten zu besonderer Erwähnung keinen Anlaß. Was dagegen das Auftreten der Cholera innerhalb jenes Bezirks im Allgemeinen betrifft, so gewährt eine Erscheinung Interesse, welche die These von der Uebertragung inficirender Krankheitskeime durch Wasserläufe zu bestätigen scheint. Der Kreis Landeshut wird hauptsächlich vom Bober und seinem fast ebenbürtigen Nebenflusse Zieder bewässert, welche beiden Flüsse sich bei der Stadt Landeshut vereinigen. Am 28. Juli trat die Cholera plötzlich in dem am Zieder belegenen Dorfe Grüssau auf, am 9. August wurden die ersten Cholerafälle aus dem nächstfolgenden, weiter abwärts belegenen Dorfe gemeldet, und nicht lange dauerte es, so kam Landeshut selbst an die Reihe. Demnächst schritt die Krankheit am vereinigten Bober und Zieder weiter vor, bis sie sich zuletzt in Schildau verlor. Nimmt man nun hinzu, daß die jenseits der Mündung des Zieders in den Bober am letzteren aufwärts belegenen Ortschaften ganz verschont blieben, und daß die Heftigkeit der Cholera immer geringer wurde, je weiter sich dieselbe von jenem Punkte abwärts entfernte, so wird man nicht umhin können, im vorliegenden Falle das Wasser als den Träger des Contagiums anzusehen und sogar an eine Inficirung des Bobers durch den Zieder zu denken, zumal auch in den betreffenden einzelnen Orten die dem Wasser am nächsten belegenen Wohnungen im Allgemeinen auch am stärksten heimgesucht wurden.

IV. Provinz Brandenburg.

Von den Ortschaften im Regierungsbezirk Frankfurt a. O. hat nicht unerheblich die Stadt Landsberg a. W. gelitten. Die Krankheit hat daselbst, wie auch bei den früheren Epidemieen, ihren eigentlichen Heerd in zwei Stadttheilen gehabt, nämlich in der Häuserreihe am linken Wartheufer, wo die Holzflößer aus den Provinzen Preußen und Posen anlegen und in den Schenken verkehren, sodann aber in der am Mühlenteiche sich hinziehenden Straße, dem sogenannten Schießgraben. Diese Straße liegt nur wenige Fuß über dem Wasserspiegel des Mühlenteiches, welcher durchweg mit Schilf und Rohr bewachsen ist und nur spärlichen Abfluß hat. Die Ausdünstungen des Teiches verbreiten zu allen Jahreszeiten einen dumpfigen und übeln Geruch, der namentlich im August und September (Zeit des vorjährigen Ausbruchs der Cholera in Landsberg a. W.) fast unerträglich ist. Zwei Postunterbeamte, welche am Schießgraben wohnten, sind, nachdem bereits zahlreiche Erkrankungsfälle in der Gegend vorgekommen waren, von der Cholera ebenfalls ergriffen, indeß wieder geheilt worden. Beide sind von kräftiger Körperconstruction, lebten regelmäßig, genossen gesunde Nahrung und wohnten in reinlichen Quartieren. Daß der Postdienst einen Einfluß auf die Erkrankungen gehabt habe, dafür hat sich in keiner Beziehung irgend ein Anhalt ergeben; vielmehr kann als wirkende Ursache nur die ungesunde Lage des betreffenden Stadttheils angenommen werden.

In Berlin ist die Cholera im Jahre 1873 zwar in den verschiedensten Stadttheilen, aber nirgends mit besonderer Heftigkeit aufgetreten. 938 Einwohner sind erkrankt, und von diesen 628, also 2 Drittel, gestorben. Bei der Postbeamtenschaft hat sich die Zahl der Erkrankungsfälle auf 27, diejenige der Todesfälle auf 7 (26 pCt. der Erkrankten) belaufen. Hinsichtlich der bei den Postbeamten selbst vorgekommenen Choleraerkrankungen hat, wenn auch verschiedene Beamte ꝛc. im Dienste erkrankt sind, doch, soweit die Provinz Brandenburg in Betracht kommt, in keinem einzigen Falle der Ausbruch der Krankheit mit den Eigenthümlichkeiten des Postdienstes in ursachlichen Zusammenhang gebracht werden können.

Im Regierungsbezirk Potsdam ging die Cholera gleichzeitig von zwei Punkten aus, von dem Dorfe Dannenberg bei Freienwalde a. O. und von Wittenberge; sie ist indeß nur an wenigen Orten und nur auf kurze Zeit epidemisch aufgetreten.

In Wittenberge, wohin die Krankheit nachweislich durch einen fremden Schiffsknecht eingeschleppt wurde, ist dieselbe merkwürdiger Weise in den frei und hoch gelegenen Stadttheilen aufgetreten, während in den niedrig gelegenen Theilen, wo die Rinnsteine meist stehende Flüssigkeit enthalten, von einem von außerhalb eingeschleppten Krankheitsfalle abgesehen, keine Erkrankungen vorgekommen sind.

V. Provinz Sachsen.

Cholerafälle sind nur im Regierungsbezirk Magdeburg vorgekommen. Am mörderischsten ist die Seuche in Magdeburg selbst aufgetreten, wie sie denn auch an diesem Orte mehr Postbeamte bz. Hausstandsgenossen von solchen, als an irgend einem anderen Orte des Reichs-Postgebiets, befallen hat. Daß die Zahl der Cholerafälle namentlich beim Personal des Eisenbahn-Postamts Nr. 7 eine bedeutende Höhe erreicht hat, ist bereits erwähnt worden.

Unter den einzelnen, bei der Postbeamtenschaft des Ober-Postdirections-Bezirkes Magdeburg vorgekommenen Cholerafällen sind folgende bemerkenswerth. In einem Hause zu Magdeburg starben zwei Männer an der Cholera, von denen der eine noch kurz vor seinem Tode den Abort des Hauses aufgesucht hatte. Mittags wurde die Benutzung der Abortanlage ärztlicherseits verboten. Nach dem Bekanntwerden dieses Verbots stellte sich bei einem in demselben Hause wohnenden Post-Packetträger, welcher jenen Abort ebenfalls benutzt hatte, eine merkliche Furcht ein, und noch an demselben Abend kam die Cholera bei ihm zum Durchbruch. Ein Postschaffner, welcher in einem von der Seuche wenig befallenen Stadttheile wohnte, hatte es s. Z. unternommen, über die gerüchtweise verbreitete Nachricht von dem Ableben jenes Packetträgers persönlich Erkundigung einzuziehen. Bei dem Betreten des betreffenden Hauses sah er daselbst zwei Choleraleichen stehen, und der Schreck hierüber ergriff ihn so, daß er noch an demselben Abend als cholerakrank in Behandlung genommen werden mußte. In der Familie des Postsecretairs B. in Magdeburg sind 2 Kinder, das Dienstmädchen und die Krankenpflegerin erkrankt, von den Kindern ist eins gestorben. Nach ärztlichem Gutachten soll die mangelhafte Beschaffenheit des Waterclosets den Ausbruch der Krankheit herbeigeführt haben; auch sind auf der Seite des Hauses, wo dieses Closet liegt, noch weitere Cholerafälle in anderen Familien eingetreten. Dem Postschaffner W. ebendaselbst sind die Frau und drei Kinder gestorben, nachdem in dem Hause schon andere Cholerafälle vorgekommen waren; der unmittelbar an dem betreffenden Hause belegene Abort war anfangs sehr unreinlich gehalten worden. Die Wohnung des Postschaffners J. dortselbst, welchem ein Sohn und die Frau — letztere am 48. Tage nach der Erkrankung — gestorben sind, befindet sich dicht neben dem Abort, dem Pferdestalle und der Düngergrube auf dem mit einem Glasdache versehenen, des Luftdurchzuges entbehrenden Hofe. Dagegen hatte der in Schönebeck stationirt gewesene Packetträger B., welcher mit zwei Töchtern gestorben ist, eine gut beschaffene und reinlich gehaltene Wohnung inne gehabt. Ein Postgehülfe P. in Calbe a. S., welcher seit Jahren kränklich war und oft an Durchfall gelitten hatte, hat am Abend vor seiner Erkrankung Butterbrod mit Rettig und Zwiebeln gegessen, ist in der Nacht um 3 Uhr erkrankt und um 10 Uhr Vormittags gestorben. Die zahlreichen Erkrankungen und Todesfälle in Stendal, woselbst allein in einer an der Uchte belegenen Straße 46 Personen gestorben sind, werden auf die ungesunden Wohnungen und das schlechte Trinkwasser zurückgeführt. In Aschersleben sollen die Erkrankungen vorzugsweise bei sehr warmem Süd- bz. Südwest-Winde eingetreten sein.

VI. Provinz Schleswig-Holstein.

In dieser Provinz sind nur die Orte: Wilster, Burg i. D., Süderhastedt, Wyk auf Föhr, Gaarden am Kieler Hafen und Kiel selbst heimgesucht worden. Der einzige bei der Postbeamtenschaft vorgekommene Erkrankungsfall ist insofern interessant, weil er eine ganze Kette von Ansteckungen erkennen läßt. Am 15. August führte ein aus Hamburg kommender Schiffer die Leiche seiner daselbst an der Cholera verstorbenen Frau auf seinem Schiffe durch Wilster. Bei der zu letzterem Orte gehörigen Schleuse und Schoßstelle verließen der Schiffer und seine Leute vorübergehend das Schiff und begaben sich in die Suhrsche Schifferherberge daselbst. Am 18. August erkrankte und starb die Magd des Suhr, welche die Schleuse für die

Wilster passirenden Schiffe zu öffnen gehabt hatte. Am 21. wurde ein Tagelöhner Schütt, der damals in der erwähnten Herberge verkehrte, von der Krankheit ergriffen und starb am 24. Am 25. August erkrankten die Frau und zwei Kinder des Schütt. Ein Pflegekind desselben (Säugling) wurde an demselben Tage in die Familie des Landbriefträgers B. in Wilster gebracht, erkrankte dort und starb nach wenigen Stunden. Am 29. August brach die Cholera bei der dreijährigen Tochter des B. aus und vier Tage später erlag auch dieses Kind.

VII. Provinz Hannover und Freistadt Hamburg.

Während erstere von der Krankheit fast ganz verschont geblieben ist, hat Hamburg eine nicht unbeträchtliche Zahl von Cholerafällen aufzuweisen. Wie in früheren Jahren sind hauptsächlich diejenigen Stadttheile heimgesucht worden, welche unmittelbar am Wasser belegen oder auf dem alten zugeschütteten Elbmoor erbaut sind. Es weist dies darauf hin, daß das Fluß- und Fleetwasser daselbst, sowie mooriger Grund nicht ohne Einfluß auf die Cholera-Epidemieen ist.

Bemerkenswerth ist hinsichtlich des Postpersonals, daß zwei von den an der Cholera erkrankten Postschaffnern dem Genusse spirituoser Getränke ergeben waren, und daß unter den erkrankten Postunterbeamten die Briefträger nicht vertreten sind, obwohl dieselben sehr oft Wohnungen betreten mußten, worin sich Cholerakranke oder Choleraleichen befanden.

In der Familie des Briefträgers L. sind 2 Kinder an der Cholera gestorben und die Frau erkrankt, L. selbst aber ist verschont geblieben.

VIII. Im Herzogthum Braunschweig und den Großherzogthümern Mecklenburg

ist die Cholera nur an wenigen Orten und nirgends mit besonderer Heftigkeit aufgetreten.

XI. Im Königreich Sachsen

hat die Cholera die Stadt Dresden sporadisch und eine Anzahl nahe belegener Landorte, in welche sie durch Schiffer aus Böhmen eingeschleppt worden sein soll, epidemisch heimgesucht. Dem Landbriefträger, welcher die gedachten Landorte zu begehen hatte, ist eine extraordinaire Remuneration, zum Zwecke der Aufbesserung seiner Lebensweise in Bezug auf die Nahrung ꝛc., aus Postfonds bewilligt worden. Dem Umstande, daß er hiervon nach ärztlichem Rathe mit Vorsicht Gebrauch gemacht hat, glaubt jener Unterbeamte es danken zu müssen, wenn er, einige leichte Anwandlungen abgerechnet, ungeachtet des fortwährenden Verkehrs in den infizirten Ortschaften und Häusern von der Krankheit selbst verschont geblieben und im Stande gewesen ist, seinen Dienst ohne Unterbrechung zu verrichten.

Die Provinzen Pommern, Westfalen und Hessen-Nassau, die Großherzogthümer Baden, Hessen und Oldenburg, sowie Elsaß-Lothringen, sind von der Seuche während des vergangenen Jahres fast ganz verschont geblieben. Dasselbe gilt von der Rheinprovinz. Die letztere war in früherer Zeit öfters von der Cholera heimgesucht worden, und es ist vielleicht nicht ohne Interesse, wenn eine vom Postamte in Aachen über die derzeitigen Verhältnisse in dieser Stadt gegebene Darlegung hier Aufnahme findet.

Der betreffende Bericht lautet:

In Aachen haben fünf Cholera-Epidemien geherrscht in den Jahren:

							erkr.	gest.	genes.
1) 18$^{32}/_{33}$	vom	3. September	bis	5. Januar	125	Tage	428	222	206
2) 18$^{33}/_{34}$	»	19. November	»	24. Februar	98	»	80	47	33
3) 1849	»	5. Juli	»	20. December	169	»	462	251	211
4) 1855	»	5. September	»	24. November	80	»	389	120	269
5) 1866	»	24. August	»	11. December	110	»	275	148	127
						Summa	1634	788	846

Wie anderwärts, so hat sich auch hier ergeben, daß die Cholera wiederholt dieselben Straßen und Häuser befällt, und einzelne Häuser sind unerachtet langjähriger Zwischenräume (6 bis 15 Jahre) bis zum vierten Male mit Cholerafällen heimgesucht worden.

Hierher gehören unter andern einzelne Häuser in der Bendelstraße unmittelbar hinter dem Postgebäude, und weiter in der Straße hinauf neben der Posthalterei.

Statistische Zusammenstellungen haben ergeben, daß auch in cholerafreien Jahren in diesen Häusern mehr Fälle bei den an jährlichen Cholerinen leidenden Kranken vorgekommen sind, als in anderen Häusern.

Die Brunnen sämmtlicher Häuser, in welchen wiederholt ächte Cholerafälle vorgekommen, sind in den Jahren 1865/66 mikroskopisch untersucht worden, und es hat sich darin ohne Ausnahme eine große Menge mehr oder minder in Zersetzung übergegangener Pflanzen- und Thierstoffe vorgefunden.

Ein sehr auffallendes Beispiel von dem Einflusse der Reinigung der Häuser auf das Auftreten der Cholera hat sich in den Jahren 1865 und 1866 dargeboten.

Als im Jahre 1865 die Cholera in verschiedenen Ländern Europas herrschte, beschloß die hiesige Sanitäts-Commission eine sorgfältige Untersuchung sämmtlicher Häuser Aachens, in welchen die Cholera in wenigstens zwei früheren Epidemien aufgetreten war.

In erster Reihe standen hierbei die Häuser der rechten Seite der Jacobsstraße zwischen dem Löhergraben und der Bälserstraße.

In einem dieser Häuser war im Jahre 1832 die Cholera, durch einen Kranken von Luxemburg her eingeschleppt, zuerst aufgetreten.

Es war das damals mit 143, jetzt mit 168 bezeichnete und gegenwärtig größtentheils neu gebaute Haus, in welchem jedoch die Hofräumlichkeiten im Hintergebäude keine wesentliche Umänderung erfahren haben.

Schon beim ersten Auftreten der Cholera wurden diese, sowie die benachbarten, namentlich die abwärts gelegenen Häuser heftig von Cholera befallen, und in den folgenden Epidemieen, bis 1855 einschließlich, war diese Häuserreihe entweder der zuerst, oder der am heftigsten von der Cholera befallene Theil der Stadt, ungeachtet die Straße eine der höchst gelegenen (zwischen 6—700 Fuß Rhein.) und breitesten Straßen der Stadt ist, und nicht mehr, eher weniger von unbemittelter Bevölkerung bewohnt wird, als andere Straßen.

Sämmtliche Häuser haben jedoch nicht abfließende Latrinen. Der Unterboden besteht aus lockeren Sandschichten, die stellenweise und gerade an den am meisten befallenen Häusern durch eine Thonschicht theils vollständig verdrängt, theils von dieser unterteuft werden.

Außerdem waren die Höfe sämmtlicher Häuser von einem kleinen, nur etwa 1 Fuß breiten und tiefen Abflußcanal durchzogen, in welchen man flüssige und feste Auswurfstoffe einzugießen pflegte.

Der Canal war ferner mit zahlreichen Quergittern versehen, indem die nächstunteren Nachbarn sich gegen das Eindringen fester Stoffe vom nächstoberen Nachbar her zu schützen und den Canal wegsam zu erhalten beabsichtigten.

Dieser Canal, sowie sämmtliche Sandgruben wurden im Jahre 1865 — Herbst — der sorgfältigsten Reinigung und Auswässerung unterworfen, und es wurden sämmtliche Gitter entfernt.

Die Reinhaltung wurde auch durch die polizeiliche Ueberwachung erzielt.

Nur in einem Hause weigerte sich der Miether, die gehörigen Reinigungen vornehmen zu lassen, indem er behauptete, daß er in seinem Geschäft mit Knochen, Lumpen und anderen Abfällen durch die Reinigungsarbeiten und etwaige Umbauten zu erheblichem Schaden kommen würde.

Da die Cholera noch nicht in Aachen aufgetreten war, so erachtete die Sanitäts-Commission sich nicht für berechtigt, mit Zwangsmaßregeln vorzugehen.

Im Herbst — vom August ab — 1866 erreichte die Cholera auch Aachen und durchzog die verschiedenen Stadttheile.

Schließlich befiel sie ebenfalls den in Rede stehenden Theil der Jacobsstraße.

Es wurde jedoch nur das vorbezeichnete nicht gereinigte Haus ergriffen, und hatte zwei Fälle, von denen der eine tödtlich endete, worauf denn auch in diesem Hause eine Reinigung und zwar auf dem Wege der Zwangsmaßregel angeordnet wurde.

Von den nach dem Jahre 1866 aufgetretenen Cholera-Epidemieen hat die Stadt Aachen nicht zu leiden gehabt.

Daß die Beobachtungen, welche über die während des Jahres 1873 bei der Postbeamtenschaft vorgekommenen Cholerafälle angestellt und in Obigem, soweit der Raum dieses Blattes es erlaubte, auszugsweise mitgetheilt worden sind, etwa bedeutsame Momente für die Feststellung der *specifischen Natur* der Cholera geliefert hätten, darf nicht wohl vorausgesetzt werden, da ja die Frage: welches das eigentliche Wesen der Cholera sei? sich trotz aller Bemühungen der Wissenschaft bis auf den heutigen Tag der Beantwortung überall entzogen hat. Anders verhält es sich mit den *Bedingungen der Existenz und der Verbreitung* jener Krankheit. Letzteres Feld zu erforschen, ist wenigstens schon zu einem Theile gelungen. Ausgehend von der Hypothese: daß ein — seinem Wesen nach noch unbekannter — specifischer Cholerastoff existirt, der sich von Cholerakranken oder Choleraleichen direct oder durch Medien dem gesunden Menschen mitzutheilen und in diesem sich zur Krankheit auszubilden vermag, nimmt man jetzt mehr oder weniger als richtig an: daß der Ausbruch der Krankheit im Körper wesentlich mit von der individuellen Empfänglichkeit für die Cholera abhängt; daß diese Empfänglichkeit ihrerseits wieder durch Konstitution, Lebensalter 2c. bedingt ist; daß ungesunde Wohnungen, mangelhafte Einrichtungen in Bezug auf Beseitigung oder Unschädlichmachung der menschlichen Ausleerungsstoffe, verunreinigte Luft, schlechtes Trinkwasser die Gefahr der Erkrankung zum mindesten vergrößern; daß Erkältungen, Diätfehler, schlechte Nahrung, Unregelmäßigkeit der Lebensweise der Krankheit ebenfalls Vorschub leisten. Und hier liegt das Gebiet, wo die innerhalb einer bestimmten Berufsklasse angestellten Special-Ermittelungen für die allgemeine Forschung wohl von Nutzen

werden können, und wo jeder Einzelne vorkommendenfalls seinen Beitrag zur Förderung des Gemeinwohles zu leisten vermag. Denn die Aufklärung jener Bedingungen ist erst angebahnt, und es kommt, um weiter fortzuschreiten, vorzugsweise mit darauf an: möglichst viele Cholerafälle eingehend zu beobachten durch Gegenüberstellung von Fällen, die sich zu ähneln scheinen und doch bei schärferer Betrachtung sehr wesentliche Verschiedenheiten zeigen, Schlüsse zu ziehen, kurz ein thunlichst ausgiebiges Material für die weitere wissenschaftliche Beleuchtung des Stoffes zu sammeln. »Wenn man«, sagt die Reichs-Cholera-Commission in der Einleitung zu ihrem Untersuchungsplane, »auch nur in den Besitz der Erkenntniß einiger wesentlicher Bedingungen für das Leben und die Wirksamkeit des Cholera-Infectionsstoffes gelangte, über welche der Mensch eine Gewalt ausüben könnte, so würde dies den größten practischen Werth haben, selbst wenn uns die specifische, individuelle Natur dieses Stoffes auch noch ferner ganz unbekannt bliebe. Für den schließlichen Zweck, auf irgend eine Art einen Vorgang zu stören oder zu verhindern, welcher von einer Kette von Ursachen abhängt, ist es ganz gleich, welches Glied der Kette man zerbricht«.

Was inzwischen seitens des Einzelnen gethan werden muß, um bei nahender Choleragefahr sich vor Erkrankung möglichst zu bewahren, darüber sind von den Sanitätsbehörden überall umfassende Verhaltungsregeln gegeben, welche, als allgemein bekannt, hier nicht näher aufgeführt zu werden brauchen. Es sei daher nur noch darauf hingewiesen, wie die oberste Postbehörde in gewohnter Fürsorge für ihre Angehörigen schon seit Jahren bemüht gewesen ist, die zur Bekämpfung der Seuche von wissenschaftlichen Autoritäten empfohlenen Maßnahmen in ihrem Bereiche soviel als thunlich zur Ausführung zu bringen. So ist im Jahre 1871 den Kaiserlichen Ober-Postdirectionen eine von dem Vorstande der Deutschen chemischen Gesellschaft in Berlin herausgegebene Anleitung zur Desinficirung von Auswurfstoffen 2c. behufs des Gebrauches bei eintretenden Bedarfsfällen und um danach die Postanstalten zu belehren, zugefertigt, auch sind seitens des Kaiserlichen General-Postamts damals sämmtlichen Postanstalten auf Grund dieser Anleitung diejenigen wesentlichen Vorsichtsmaßregeln mitgetheilt worden, welche bei etwaiger Annäherung der Cholera zu ergreifen seien. Sodann sind Anordnungen wegen Bereithaltung von Choleratropfen in den Dienstlocalien und wegen Beschaffung von wollenen Decken für das Personal bei Postanstalten mit besonders starkem Nachtdienst ergangen, wie denn auch s. Z. den Feld-Postanstalten Choleratropfen, wollene Decken und Leibbinden — die letzteren für die Unterbeamten und Postillone — für Rechnung der Postkasse geliefert worden sind. Ferner haben an den von der Epidemie in heftigerer Weise befallenen Orten Beamte und Unterbeamte, soweit es nöthig erschien, zur Anschaffung von Medicamenten und zur Aufbesserung ihrer Lebensweise extraordinaire Remunerationen aus Postfonds erhalten. Endlich wird fortdauernd dahin gewirkt, daß etwa noch bestehende gesundheitsgefährliche Mängel in der Einrichtung und Beschaffenheit der Postlocalien beseitigt und daß geräumige, luftige und gesunde Locale, soweit sie noch nicht vorhanden sind, für die Reichs-Postanstalten beschafft werden.

Wie energisch man übrigens jetzt allerseits der Cholera entgegenzuarbeiten bemüht ist, zeigt u. A. auch der Umstand, daß bekanntlich während dieses Sommers in Wien eine internationale Sanitäts-Conferenz getagt hat, welcher die Aufgabe gestellt war, unter Austausch der in den einzelnen Ländern gemachten Erfahrungen über die Mittel zur Bekämpfung der Epidemieen, insbesondere der Cholera, zu berathen und geeignete Vorschläge abzugeben. Es steht zu erwarten, daß auf Grund

der dort gewonnenen Resultate bald weitere Verständigungen unter den betheiligten Regierungen folgen werden. Damit aber wird wieder ein Schritt nach dem Ziele hin gethan sein, denn mit Recht darf auf Erfolg gehofft werden, wenn sich die civilisirten Staaten zu einem gemeinsamen Vorgehen gegen die Seuche vereinigen.

---

63. Die Eisenbahnen und Telegraphen Rußlands.

Die Entwickelung des Russischen Eisenbahnnetzes*) macht von Jahr zu Jahr überraschendere Fortschritte; ihr Fortgang wird Rußland in nicht langer Zeit denjenigen Staaten anreihen, welche die absolut größte Länge an Schienenstraßen aufzuweisen haben. Während in den Decennien

von 1838 bis 1848 jährlich nur 35 Werst,
» 1848 » 1858 » » 73 »
» 1858 » 1868 » » 363 »

Eisenbahnen in Betrieb gesetzt wurden, sind vom Jahre 1868 ab jährlich durchschnittlich 1751 Werst gebaut.

Am 1. Januar 1871 waren 40 Eisenbahnen in einer Ausdehnung von 10,534 Werst Länge dem Verkehr übergeben, darunter 5 Staatsbahnen in einer Ausdehnung von 1093 Werst.

Es wurden fertig gestellt:

im Jahre 1871	2772 Werst,
» 1872	512 »
» 1873	1974 »

Am 1. Januar 1874 waren 15,792 Werst im Bau vollendet und dem Betriebe übergeben, darunter 526 Werst Staatsbahnen. Im Bau begriffen waren 1740 Werst und zur Inangriffnahme im Jahre 1874 waren 2343 Werst bestimmt.

Vom Jahre 1868 an haben die Eisenbahnbauten in Rußland einen so gewaltigen Aufschwung genommen, daß im Jahre 1871 die Länge derselben in Europa nur noch von England um 2030 Kilometer übertroffen wurde.

Jetzt erstrecken sich die Schienenstraßen von der Ostsee (den Häfen Helsingfors, Petersburg, Riga, Libau) bis zum Schwarzen- (Odessa, Nicolajew, Sewastopol, Poti) und Asowschen Meere (Taganrog, Asow), von der Weichsel (Warschau) bis zur Wolga (Saratow, Zarizyn).

Es wurden befördert:

1872	20,600,000 Passagiere,
1873	22,809,000 »
1872	927,400,000 Pud (à 32¾ Zollpfund) Güter,
1873	1,204,100,000 » »

Die Einnahme hat betragen:

1872	101,974,000 Rubel,
1873	122,877,000 »

---

*) Nach der »Russischen Revue«.

Bei allen Bahnen, mit Ausnahme der Wolga-Don-Bahn, bei welcher eine Mindereinnahme von fast 2 pCt. vorliegt, haben sich gegen das Jahr 1872 die Einnahmen theilweise erheblich gesteigert, bei einzelnen derselben (Woronesch-Rostow, Dünaburg-Witebsk, Warschau-Terespol-Brest) um mehr als 40 pCt.; es sind dies Bahnstrecken, welche namentlich für den Export große Bedeutung haben.

Den größten Bruttoertrag mit 31,482 Rubeln pro Werst erzielte 1873 die Nicolai-Bahn (Petersburg-Moskau), die größte Personenzahl mit 36,419 Personen pro Werst die Bahn Zarskoje-Sselo, den größten Frachtverkehr mit 302,555 Pud pro Werst die Bahn Rjäsan-Koslow.

Einen Reinertrag von mehr als 2 Millionen Rubeln pro 1872 hatten folgende Bahnen:

Petersburg-Moskau	9,033,000 Rubel,
Moskau-Nischny-Nowgorod	3,045,000 »
Kursk-Kiew	2,185,000 »
Moskau-Rjasan	2,844,000 »
Rjasan-Koslow	2,335,000 »

2 Bahnen (Libau und Rjashsk-Wjasma) haben mit einem Deficit abgeschlossen.

Der Russische Staat besitzt nur 4 Staats-Eisenbahnen in einer Gesammtlänge von 526 Werst, von 50 bestehenden Eisenbahn-Gesellschaften haben nur 10 ihre Linien ohne Intervention der Regierung gebaut, während 40 Gesellschaften die Staatsgarantie genießen. Diese letztere erstreckt sich bei 20 Gesellschaften auf das ganze Gründungscapital, während bei den übrigen 20 Gesellschaften nur die Obligationen (nicht auch das Actiencapital) garantirt worden sind.

Die ganze vom Staate den einzelnen Gesellschaften garantirte Summe an Zinsen und Amortisation des Obligationscapitals beläuft sich jährlich auf 51,178,000 Rubel. Von dieser Summe wurden im Jahre 1873 14,592,000 Rubel wirklich erhoben. Die von der Regierung den einzelnen Gesellschaften auf Grund der übernommenen Garantie bisher geleisteten Vorschüsse beliefen sich am 1. Januar 1874 auf 103,089,000 Rubel, worin jedoch die Zinsen für 1873 mit 9,111,000 Rubel nicht einbegriffen sind.

Die von der Regierung garantirten Zinsen sind in der Regel sowohl für die Actien als auch für die Obligationen mit ca. 50 pCt. normirt (Wolga-Don-Actien 6 pCt. als Maximum, Baltische Bahn 3 pCt. als Minimum).

Die Unterstützung, welche durch die von der Russischen Regierung übernommene Garantie den meisten Eisenbahn-Gesellschaften geleistet wurde, genügte aber vielen von diesen noch nicht. Die Regierung mußte einer großen Anzahl von Gesellschaften noch außerdem besondere Geldsubsidien zufließen lassen, theils unter Bedingung der Rückgabe, theils à fonds perdu. Die ganze Summe der vom Staate geleisteten derartigen Subventionen belief sich bis zum 1. Jan. 1874 auf 100,017,000 Rubel.

Das Capital, welches für den Bau und die Inbetriebstellung von Eisenbahnen bis zum 1. Januar 1874 von Rußland verwendet worden ist, beziffert sich wie folgt:

vom Staate erbaute Eisenbahnen	......	13,002,000 Rubel,
Actiencapital » »	......	506,887,000 »
Obligationscapital »	......	606,841,000 »
Gründungs-Ausgaben »	......	164,372,000 »
Summa	......	1,291,102,000 Rubel.

	Transport	1,291,102,000 Rubel.
Hierzu die von den Gesellschaften dem Staate schuldige Summe		112,789,000 »
	Summa	1,403,891,000 Rubel,

welche durch die Einnahmen der Eisenbahnen zu amortisiren sind.

Die Brutto-Einnahme sämmtlicher Eisenbahnen Rußlands belief sich

im Jahre 1872 auf	101,959,000 Rubel,
die Ausgabe auf	78,641,000 »
die Netto-Einnahme auf	23,318,000 Rubel.

Hiernach würde die Brutto-Einnahme $12\frac{1}{4}$ pCt., die Ausgabe $9\frac{1}{2}$ pCt. und der Reingewinn $2\frac{3}{4}$ pCt. des gesammten Gründungscapitals betragen.

Eines ähnlichen Aufschwungs erfreut sich die Telegraphie im Russischen Reiche. Die wichtigste Erweiterung des Telegraphennetzes im Jahre 1872 war der Ausbau der Linie von Omsk nach Taschkend, welche bis Wernoje, in einer Ausdehnung von 1666 Werst, vollendet wurde. Die Länge der Staatstelegraphen-Linien stieg von 48,657 auf 53,448 Werst, diejenige der Staatstelegraphen-Drähte von $93,192\frac{1}{2}$ auf $103,330\frac{1}{2}$ Werst, die Zahl der Stationen von 578 auf 649 (mit 1565 Apparaten). Daneben bestanden noch 10,738 Werst Privat-Telegraphenlinien auf Eisenbahnen mit 24,606 Werst Drahtlänge, 681 Stationen und 1183 Apparaten; endlich $284\frac{1}{4}$ Werst Linien anderer Privat-Telegraphen-Gesellschaften. — Die Anglo-Indische Linie erfuhr im Jahre 1872 keine Erweiterung; ihre Länge beträgt 3407 Werst (Drahtlänge 7083 Werst); die Zahl ihrer Stationen 53. Die Gesammtlänge aller Russischen Linien beläuft sich demnach auf $67,877\frac{1}{4}$ Werst (Zunahme in 1872: 8029 Werst).

Im Telegraphendienst sind 5481 Personen angestellt (davon 150 Beamte in der Central-Verwaltung). Die Steigerung bei der telegraphischen Correspondenz betrug 6 Procent im internen, 9 Procent im internationalen Verkehr.

Die Gesammtzahl aller beförderten Telegramme betrug:

1871.	1872.	Zunahme.
3,048,008	3,264,245	216,237

Die Station in St. Petersburg beförderte 1,181,855, Moskau 896,011, Warschau 380,208, Odessa 332,331, Charkow 271,256 Depeschen.

Der beträchtlichste Verkehr bestand im Jahre 1872 mit folgenden Ländern:

nach Deutschland	82,732	Depeschen	(33,5 pCt. aller Telegramme),
» Großbritannien ..	44,933	»	(18,2 » » »),
» Oesterreich-Ungarn	36,923	»	(14,7 » » »),
» Frankreich	22,148	»	(9,1 » » »),
» Italien	12,003	»	
» Schweden	8765	»	

Das Budget des Staats-Telegraphen-Departements weist im Jahre 1872 eine Brutto-Einnahme von 4,189,280 Rubeln (6,2 Procent Steigerung gegen 1871) und eine Ausgabe von 3,145,024 Rubeln (19,8 Procent mehr als 1871), mithin einen Reinertrag von 1,044,256 Rubeln auf. Für Erweiterung des Netzes, Anlage neuer Leitungen 2c. wurden 902,527 Rubel (26,3 Procent mehr als 1871) verwendet.

II. Kleine Mittheilungen.

Aus dem Rapporte des Kaiserlichen Postamts in Schmalkalden entnehmen wir nachstehende Bemerkungen über die Verkehrsverhältnisse, die Industrie und die Geschichte des Orts:

XII. Hauptsächlichste Behörden im Orte, Haupt-Nahrungszweige, Hauptrichtungen des Gewerbebetriebes und Handelsverkehrs, und ähnliche die Eigenthümlichkeit des Orts bezeichnende Angaben.

A. Behörden.

1) Königl. Landraths-Amt.
2) » Amtsgericht.
3) » Steuer-Amt.
4) » Steuerkasse 1 u. 2.
5) » Kataster-Amt.
6) » Kreisphysicat.
7) » Oberförsterei.
8) » Berg-Revier-Amt.
9) Vorstand der höheren Bürgerschule.
10) Stadtschul-Deputation.
11) Handwerkschul-Vorsteher-Amt.
12) Kreisbaumeister.
13) Bürgermeister-Amt.
14) Herz. S. Coburg-Goth. Forstmeisterei.
15) Herz. S. Coburg-Goth. Forst-Revenüen-Verwaltung.
16) Kaiserl. Post- und Telegr.-Anstalt.

B. Haupt-Nahrungszweige, Gewerbe und Handel.

Eisen- und Stahl-Erzeugung, Fabrikation von Metallwaaren aller Art, namentlich: Ahlen, Borsten, Zangen, Bohrern, Feilen, Raspeln, Nadeln, Striegeln, Gewehren, Schrauben, Nieten, Sporen, Feuerstahlen, Löffeln, Sägen, Maschinen, Schnallen, Ringen, Zirkeln, Hammern, Messern, Gabeln, Schuhmacher-, Sattler-Werkzeugen, Spielwaaren, musikalischen Instrumenten (Pianinos).

Fabriken und größere Gewerbe.

3 Maschinenfabriken.
1 Spielwaarenfabrik.
6 Ahlenfabriken.
1 Löffelfabrik.
3 Striegelfabriken.
3 Zangenfabriken.
1 Riegelfabrik.
1 Nähmaschinenfabrik.
1 Fortepianofabrik.
1 Wurstfabrik.
20 Bierbrauereien.
1 Dütenfabrik.
1 Schraubenfabrik.
1 Bohrerfabrik.
1 Seifenfabrik.
3 Färbereien.
17 Gerbereien.
1 Fabrik von Holzbrei.
1 Fruchtgeschäft.
4 Schneidemühlen.
1 Buchdruckerei.
2 Steindruckereien.
1 Buchhandlung.
13 Grossisten, die auswärts als Kurzwaarenfabrikanten gelten.
3 Grossisten, in Colonialwaaren.
22 Detailleure, Materialisten.
15 » Schnittwaarenhändler.

Der Handelsverkehr erstreckt sich nach allen größeren Handelsplätzen, auch nach außerdeutschen und überseeischen Ländern.

Hauptrichtung nach Deutschland, Rußland, Oesterreich, Dänemark, Italien, Großbritannien, Holland.

C. Bergbau und Hüttenwerk.

Hauptgruben: Stahlberg, Mommel.

Eisensteingewinnung	pro Jahr	216,731	Ctr.	im	Geldwerth	38,622	Thlr.
Manganerze	»	1,400	»	»	»	800	»
Schwerspath	»	4,000	»	»	»	1,067	»
Alabaster-Gyps	»	5,400	»	»	»	1,579	»

Arbeiter werden beschäftigt 187, mit 470 Angehörigen.

5 Eisenhütten mit 7 Hochöfen.

Dieselben produciren	pro Jahr	88,397	Ctr.	in	Geldwerth	237,000	Thlr.
1 Puddelwerk ..	»	10,293	»	»	»	62,210	»
1 Eisenhammer..	»	959	»	»	»	5,580	»

Verbrauch an Holzkohlen	pro Jahr	73,600	Stück.
Verbrauch an Steinkohlen	»	18,400	Ctr.
Ausfuhr an Roheisen	»	70,000	Ctr.

D. Geschichtliches.

Schmalkalden, Kreisstadt, Regierungsbezirk Cassel, Provinz Hessen-Nassau, an der Vereinigung der Stille mit der Schmalkalde in einem rings von Bergen eingeschlossenen Thale gelegen, gegen N. W. der Röthberg, gegen O. der Questenberg und S. der Grasberg, — hat 3 Thore und vor jedem Thor breitet sich eine Vorstadt aus.

Das Schloß mit der Schloßkirche, die Wilhelmsburg genannt, wurde an Stelle der alten Burg Walrab vom Landgrafen Wilhelm erbaut (1585). Die Gothische Hauptkirche, welche in der Mitte der Stadt am Altenmarkt liegt, wurde 1413 begonnen und erst 1509 vollendet; sie hat außer einem kleinen Thurme über dem Chor noch 2 Hauptthürme. Am Altenmarkt liegt auch das stattliche Rathhaus, der Gasthof zur Krone, in welchem am 19. December 1531 der Schmalkaldische Bund geschlossen wurde, sowie das Posthaus.

Historisch merkwürdig ist auch das Haus am Schloßberge mit dem weißen Schwane (jetzt Buchhandlung von Willisch), in welchem am 24. Februar 1537 von den daselbst versammelten Fürsten Joh. Friedrich von Sachsen, Philipp von Hessen &c. sowie Luther, Melanchthon &c. die sogenannten Schmalkaldener Artikel unterzeichnet worden sind.

Schmalkalden hat 4 öffentliche Schulen, 1 höhere Bürgerschule, 1 Turnhalle, 1 Todtenhofskirche, 1 Hospital, 1 Krankenhaus und ein heilkräftiges Sool- und Mineralbad.

Eine Viertelstunde oberhalb der Vorstadt, zwischen dieser und dem Orte Weidenbrunn, befindet sich das Gespringe einer mächtigen Quelle, welche mit einer 20 Schritt langen und 15 Schritt breiten Mauer eingefaßt ist und die Stadt theils mit dem vortrefflichsten Trinkwasser versieht, theils durch ihren Abfluß in die Schmalkalde dieselbe auch im kältesten Winter offen erhält, weil ihr Wasser niemals zufriert.

Der Ort Schmalkalden kommt zuerst 870 in einer Schenkungs-Urkunde der reichen Brunhilde an das Kolster in Fulda vor.

Die Stadt Schmalkalden war im Besitze des Landgrafen Ludwig des Heiligen, Gemahls der heiligen Elisabeth (1227), kam dann um die Zeit des Beginnes des Thüringischen Erbfolgestreites an Graf Hermann I. von Henneberg, nach dessen Tode aber 1290 durch dessen Tochter Jutta an deren Sohn, den Markgrafen Hermann

zu Brandenburg, darauf wieder an Graf Heinrich VIII. von Henneberg, und von diesem auf dessen Tochter Sophie, Gemahlin des Burggrafen Albrecht zu Nürnberg, von letzterem aber 1360 durch Kauf zur Hälfte an Hessen und zur Hälfte an Henneberg. Diese letztere Hälfte kam nach Aussterben der Henneberg-Linie 1583 ganz an Hessen. Im Jahre 1627 kam Schmalkalden pfandschaftlich an das Haus Hessen-Darmstadt und wurde erst 1646 am 9. August von den Niederhessen wieder erobert.

Seit dem 20. September 1866 gehört Schmalkalden nebst den übrigen Landestheilen des vorherigen Kurfürstenthums Hessen zum Königreiche Preußen.

Aus einer Boten-Ordnung des 16. Jahrhunderts. Von geschätzter Hand geht uns die nachfolgende Copie einer in der Königlichen Bibliothek zu Hannover befindlichen handschriftlichen Urkunde zu, welche sich auf den Dienst der sogenannten »Ordinari-Post« (fahrenden Botenpost) zwischen Hildesheim und Cöln bezieht. Leider fehlt auf dem Original jede Angabe darüber, von wem und zu welcher Zeit die Anordnung für die Boten erlassen worden ist. Augenscheinlich aber haben wir es mit einer der Mitte des 16. Jahrhunderts angehörigen Boten-Ordnung zu thun, da schon zu dieser Zeit »fahrende« Botenposten zwischen Hannover und Hamburg, sowie Hannover und Cöln bestanden, während um 1630 zwischen Cassel und Bremen über Hannover eine Reitpost von Röttger Hinüber errichtet wurde. Das Actenstück lautet:

»Waß gestaltt Ordinarj Post zwischen Hildensheimb vnnd Cöln angestellett werd.

1) Erstlich sollen drei Potten bestaltt, besoldett vnnd beeidett werden, mitt angehengter Pflichtt, daß dieselbe in vnnd außerhalb der Stette Cöln vnnd Hildensheimb, auff vier meile Wegs nahe, keine Brieff anders alß von denen dazu besteltenn Postmeisteren oder Jemandts anderes zue Cöln vnnd Erl. Cantzleyschreiberen oder Postmeisteren zue Hildensheimb annehmen sollen.

2) Dieser Cantzleyschreiber, der auch Pottmeister, soll gleichfals beeidett sein, daß alle Schreiben, so ihm zuegestellt werden, Er vleißig anschreiben in ein Zettell redigirn, dieselbe neben allen obgemelten brieffen in ein Paggett zusamen, mit dem Frh. siegell vermachen, an den Postmeister oder sonsten dazue bestelten zue Cöln auffschreiben, vnnd den Potten aufgeben woll, dazue sich dan der Postmeister, biß so lang ein ander bestellt erpotten.

3) Deren Potten sollen allezeitt zwene vff dem Wege sein, vnnd der dritte eine Wochen hie zue ruhen haben, alß nemblich vnnd zum Vierten:

4) soll der erster Pott vff einen Montag vmb 9 oder 10 Vhren zum allerspadesten außgehen, den volgenden Sambstag oder in den Sontag, gleich des Thörs aufschließen, zue Cöln ankomen, damitt waß vorschrieben, nach Speir, Prag, Italien vnnd Niederlanden gehörig, den Posten vnnd Potten mittgeben werden kunnen.

5) Die vberigen schreiben (die zue der Teutschen vnnd Italienischen reittende Post nicht, sondern in der Statt Cöln oder anderß wohin gehörig) soll der Postmeister in einer Zettell vorzeichenett, vor seinem Hause auffschlagen, vnnd welche den Tag nicht abgeholett werden, durch Jemandts vmb ein besonders geringes geltt in der Statt lieferen laßen; auch da ehr der gewißen ankunfft des Potten berichtett, sonsten nach ankunfft des ersten Potten durch die gantze Statt dem gebrauch nach vffschlagen laßen, daß welcher von Hildensheimb oder Braunschweig schreiben gewer-

tig, oder dahin zue schicken begerens wihre, derselbe alle Sontage bei ihme dem Postmeister zue suchen vnnd zu lieferen hatte.

6) Eß sollen alle schreiben nach Vberschwere vnnd Dicke aestimirt vnnd ein einfacht schreiben oder halber boge etwa vff drei gröschen, ein gantzes vff viehr gröschen vnnd ferner nach Proportion taxirt vnnd die Taxa vff dem schreiben gesetzet, muchte aber mitt der Zeitt geringertt werden.

7) Dieser selbige botte soll den Sontag Abent oder den Montag morgen fruhe, wie ihme daß geliebt von Cöln wiederumb sich vff den weg hie hin so zeittlich vnnd vleißig begeben, daß den folgenden Sambstag vmb den Mittag ehr wiederumb hie anlangen vnnd seine brieffe einliefern konne, vnnd soll ehr alsdan die negste Wochen zue ruhen haben.

8) Inmittelst aber soll den negisten Montag, das ist achte Tage nach des ersten Potten abgang, der zweiter Potte ausgehen vnnd sich gleich wie der erste verhalten.

9) Den dritten Montag vnnd inmittelst da der erste Potte ruhett, soll der dritte Potte ausgehen vnnd sich aller Dings gleich bei den vörigen verhalten vnnd befleißigen.

10) Zum zehenten so soll auch ein eigener Potte hie oder zue Braunschweig bestellt werden, der, so baltt vnsere botte von Cöln den Sambstag wie obstehett ankommen, die schreiben in der Cantzlei eingelieffertt, dieselbe ahn stundt in ein Paggett verschloßen vnnd vorpitschirett von hinnen nach Braunschweig tregen vnnd daselbst vmb acht oder Neun den morgen vngeferlich zum lengesten anlangen, auch denselben tag kegen den nachmittag wiederumb von dannen sich hie hin begeben, vnnd den Montag vor abgang des Ordinarj nach Cöln dem Pottmeister an hieriger Cantzlej zeittlich genuch einlieferen muge.

Eß sollen auch derowegen gleichsfals wie zue Cöln auch zue Braunschweig die Vhren der ankunfft vnnd abgehens der Potten hie vnnd zue Cöln (wie den auch in den negst gelegenen stetten gescheen kann) affigirt werden, damitt sich ein Jeder darnach zuerichten.«

Die Kanalpassage zwischen Dover und Calais giebt fortwährend zu Projecten Anregung, welche eine Verbesserung der Transporteinrichtungen auf dieser wichtigen internationalen Verkehrsstraße bezwecken. Nach dem »Journal de Calais« hat sich nunmehr eine Gesellschaft von Kapitalisten und Ingenieuren (darunter Namen wie Michel Chevalier, Léon Say, Rothschild u. A.) gebildet, welche die Concession zum Bau eines unterseeischen Tunnels*) zwischen Dover und Calais auf 30 Jahre erwerben will. Die Seele der Gesellschaft ist Mr. Lavalley, ein erfahrener Ingenieur, welcher sich durch Ueberwindung der größten Schwierigkeiten des Wasserbaues beim Suezkanal ausgezeichnet hat. Mr. Lavalley schätzt die Kosten zweier Schachte, die an der Englischen und an der Französischen Küste in die Erde getrieben und demnächst durch zwei lange unterseeische Gallerien verbunden werden sollen, auf 150,000,000 Frcs. Die Englischen Ingenieure halten ein Capital von 250,000,000 Frcs. für nöthig, an dessen Aufbringung England und Frankreich sich gemeinschaftlich betheiligen sollen. 4 Millionen Frcs. zur Ausführung der Vorarbeiten sind bereits gezeichnet, davon 1 Million von der Französischen Nordbahn,

*) Vgl. über frühere Projecte dieser Art Postarchiv von 1873 S. 599.

1 Million von den Britischen Compagnien. Die Stadt Paris hat 50,000 Frcs. offerirt; den Rest wird Rothschild beschaffen.

Wenn die Ausführung dieses Projects jedenfalls noch einige Zeit auf sich warten lassen wird, so haben andere Pläne, welche die Einstellung verbesserter Kanaldampfer im Auge haben, eher Aussicht auf Verwirklichung. Es handelt sich dabei um Beseitigung all der Unannehmlichkeiten, die mit einer auch noch so kurzen Seefahrt verbunden sind. Hierzu sollen zwei so eben neu erbaute Dampfer von verschiedener Construction beitragen. Das eine Fahrzeug — System Dicey — ist bereits hergestellt, das andere, mit dem schwingenden Salon versehen (System Bessemer), wird in Kurzem auf der Werft zu Hull vom Stapel gelassen werden. Capitain Diceys Modell »die Castalia« ist unter Zugrundelegung der Erfahrungen angefertigt, welche dieser Seemann beim Befahren der östlichen Seen der Vereinigten Staaten gemacht hatte; sein Princip zielt dahin, dem Fahrzeuge durch einen doppelten Rumpf mehr Stetigkeit zu geben. Zu diesem Zweck ist der 290 Fuß lange Rumpf der »Castalia« in zwei Theile getheilt, welche etwa 26 Fuß von einander entfernt, durch starke eiserne Tragbalken zu einem Doppelschiff verbunden sind. Auf den Balken ruht ein Deck, welches die Kajüten enthält. Unter den ersteren und zwischen den beiden Schiffstheilen arbeiten 2 Schaufelräder, die sich neben einander und an einer Achse drehen; sie werden durch eine an jeder Seite des Rumpfes angebrachte Maschine getrieben. Diese Auseinanderschiebung der Schiffstheile ermöglicht es, daß dem Deck die bedeutende Breite von 60′ gegeben wurde, wie sie kaum das größte Kriegsschiff besitzt. Die Salons befinden sich vor und hinter den Maschinenräumen und sind mit größtem Luxus ausgestattet; über den Salons gewährt das Hurricane-Deck (die Plattform) einen prächtigen Platz zum Promeniren. Der Dampfer geht trotz seiner Schwere nur 6′ tief und vermag, da er keine Radkasten besitzt, unmittelbar an die Landungsrampen anzulegen, kann auch ebenso rück- als vorwärts fahren. Competente Beurtheiler schätzen seine Schnelligkeit auf 12 Knoten per Stunde. Zweifelhaft ist es noch, ob nicht bei dem Umstande, daß die beiden Buge der »Castalia« 26′ von einander entfernt sind, bei hohem Seegang sich das Wasser zwischen ihnen anhäufen und den Lauf des Schiffes verzögern wird.

Dampfer mit doppelten Unterschiffen hat man schon früher gebaut (z. B. den Dampfer »Gemini«); von diesem unterscheidet sich jedoch die »Castalia« insofern, als erstere aus 2, durch eine Plattform verbundenen ganzen Schiffskörpern bestanden, während bei dem Dicey-System die inneren Seiten der Unterschiffe durch eine ebene Wand gebildet werden, die Seiten dem Wasser also weit weniger Widerstand entgegenstellen, da nur zwei halbe Schiffskörper zu bewegen sind.

Das zweite Schiff, nach dem Bessemer System von Reed erbaut, hat die colossale Länge von 350′, eine Breite von 40′ und wegen des flachen Fahrwassers in der Hafeneinfahrt von Calais nur 7′ 6″ Tiefgang; es wird von zwei, zusammen 4600 Pferdekraft starken Maschinen durch Schaufelräder getrieben und soll 20 Knoten per Stunde zurücklegen. Das untere Deck liegt 48′ von jedem Steven entfernt und nur sehr niedrig über Wasser; über diesem Deck erhebt sich der 252′ lange erhöhte Theil des Schiffes, der an beiden Seiten die Form des Buges hat, um das Wasser, welches über das niedere Deck spülen wird, zurückzuwerfen. Im Mittelpunkt des oberen Schiffs ist der »schwingende« Bessemer-Salon aufgehängt, ein geräumiges Gemach von 70′ Länge, 35′ Breite und 20′ Höhe, welches durch einen hydraulischen Apparat fortwährend im Gleichgewicht erhalten wird, so

daß das Rollen des Schiffes keinen Einfluß auf diesen Theil des Fahrzeuges haben kann. Für Passagiere, welche die Bewegung des Schiffes nicht scheuen oder die Kosten für den Aufenthalt im Salon zu hoch finden, sind besondere Kajüten außerhalb des Salons eingerichtet worden. Die Ueberfahrt von Dover bis Calais mit diesem Schiffe soll nur 70 Minuten dauern.

Die Bitterseen auf dem Isthmus von Suez. Herr von Lesseps hat, wie die »Illustration« mittheilt, der Pariser Academie der Wissenschaften eine Reihe merkwürdiger Beobachtungen über das Anwachsen der Salzbänke in den Bitterseen vorgelegt, welche letztere bekanntlich vom Suezkanal durchschnitten werden. Diese Ablagerungen hängen mit dem Zurückweichen der Fluthwelle des Rothen Meeres zusammen. In der Epoche, in welcher die Juden Aegypten verließen, drang die Fluth vom Rothen Meere bis zum Serapeum*), also fast bis zum Timsah-See, vor. 1400 Jahre später, als Necho den »Kanal der Pharaonen« zu bauen begann, war bereits eine so bedeutende Erhebung der Erdschwelle des Isthmus eingetreten, daß die Wasser des Rothen Meeres nur noch die Barre von Chalouf erreichen konnten. Diese Bodenerhebung hat sich nach den angestellten Ermittelungen bis auf unsere Tage fortgesetzt, und es ist constatirt worden, daß zur Zeit der Ptolemäer der Isthmus 3 Meter niedriger lag, als es gegenwärtig der Fall ist. Als die Fluthgewässer nicht mehr die vor 1000 Jahren noch vollständig mit Salzwasser angefüllten Bitterseen zu erreichen vermochten, fingen diese in Folge der Verdunstung an auszutrocknen, und es bildeten sich Salzbänke oder Salzlager, die allmählich eine Höhe von 8—10 Centimetern erreichten. Diese Salzablagerungen sind gewöhnlich von Sandschichten in der Stärke von 5—25 Centimetern durchsetzt, entsprechend den Ablagerungen, welche der Zufluß der Fluthgewässer in intermittirenden Perioden (bei Springfluthen ꝛc.) bewirkt hat. Man schätzt das Gewicht der Salz- und Sandschichten in den Bitterseen zusammen auf 970 Milliarden Kilogramm. Das Salzwasser der Bitterseen theilt sich dem Kanalwasser mit, dergestalt, daß 1 Kubikmeter von demselben, nach Abdunstung des Wassers, etwa 65—75 Kilogramm Salz ergiebt. Dieser Salzgehalt ist im Vergleich zu demjenigen des Mittelmeeres sehr beträchtlich; denn 1 Kubikmeter Wasser des Mittelmeeres enthält nur etwa 40 Kilogramm Salz.

IV. Zeitschriften-Ueberschau.

1) Publicationen des Deutschen Reichs- und Königl. Preußischen Staatsanzeigers in den Jahren 1866 bis 1874.

Umfassendes Inhaltsverzeichniß der Vierteljahrshefte, Deutschen Monatshefte und sonstigen von der Redaction des Deutschen Reichs- und Königl. Preußischen Staatsanzeigers ausgegangenen Veröffentlichungen. Als besonderes Heft im Verlage der Expedition des Staatsanzeigers in Berlin erschienen.

*) Anmerk. Serapeum wird ein nördlich von den Bitterseen belegener Trümmerrest eines Aegyptischen Tempels genannt.

2) Geographische Mittheilungen, von Dr. A. Petermann. 20. Band 1874. Heft IX. Gotha, Justus Perthes.

Begleitworte zur Karte der Insel Haiti. Von O. Koffmahn. Nachrichten von Dr. G. Nachtigal in Inner-Afrika. Die tributären Haidenländer Baghirmi's. Von Chiwa nach Fort Kasala am Syr-Darja. Reiseskizzen von L. Kostenko. Die Gotthardbahn. Vortrag von Prof. B. Studer in der Berner Naturforschenden Gesellschaft. Die Naphtha-Quellen bei Mendeli im Irak Arabi vom Berg-Ingenieur Meißner. Die geographische Verbreitung des Polarlichts. Von Prof. H. Fritz. Geographische Notizen. Karten.

3) Aus allen Welttheilen. Herausgegeben Dr. Otto Delitsch. September 1874.

Ein Besuch auf der Missionsstation Coranderrk in Victoria, Australien, im Jahre 1869. Von Theodor Müller. Das heutige Tunis. Von Otto Schneider. Die Kalifornischen Indianer und ihre Sagen. Wanderstudien aus der Europäischen Türkei. Von Edwin Rockstroh. 4. Sofia. Charakterbilder aus dem tropischen Amerika. Von Franz Engel. Bilder aus Ostindien. Von Dr. Carl Schweidler. Reise von Astrachan nach Tiflis. Von Franz Roßmäßler. Ueber die Kälte- und Wärme-Extreme auf der Erdoberfläche. Von Dr. Joseph Chavanne. Aus den Französischen Gebirgen. Von Dr. Otto Delitsch. Miscellen.

4) Revue des deux mondes, Paris, Tome cinquième, 1. Octobre 1874.

1. Les conseils d'un constituant de 89 à la France d'aujourd'hui, à propos des mémoires de Malonet, par M. Saint-René Taillandier, de l'Académie française. 2. Un nouveau système de philosophie allemande, M. von Hartmann et la doctrine de l'inconscient, par M. Albert Réville. 3. L'automne dans les bois, par M. André Theuriet. 4. L'origine des êtres. III. Les conditions de séjour, l'hybridité, l'évolution des êtres, le monde ancien par M. Émile de Blanchard, de l'Academie des Sciences. 5. La guerre civile en Espagne, le parti carliste et les provinces basques. 6. Moeurs financières de la France. IV. Les valeurs orientales, les finances de la Turquie et de l'Égypte, par M. Bailleux de Narisy. 7. Le prédicateur ambulant, récit des temps héroiques de l'ouest américain, par M. Edward Eggleston. 8. Chronique de la quinzaine, histoire politique et littéraire. 9. Bulletin bibliographique.

Im Auftrage des Kaiserlichen General-Postamts herausgegeben von Dr. Kayßler.

Berlin, Verlag und Druck der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. v. Decker).

Deutsches Postarchiv.

Beiheft

zum

Amtsblatt der Deutschen Reichs-Postverwaltung.

№ 18. Berlin, October. 1874.

I. Actenstücke und Aufsätze.

64. Das Württembergische Postwesen im Jahre 1872/73.

Dem von dem Königlich Württembergischen Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten dem Könige erstatteten Berichte über die Ergebnisse des Postbetriebes in dem Etatsjahr 1872/73 entnehmen wir folgende, den Aufschwung des Württembergischen Postwesens in erfreulicher Weise darthuende Angaben:

Die Zahl der Postanstalten betrug:	1872/73	1871/72
	465	455
Hiervon waren Postämter	110	111
» » Postexpeditionen .	249	245
» » Postablagen	106	99

Daneben bestehen in den größeren Postorten zusammen 11 Filial-Postanstalten, so daß im Ganzen 476 Postdienststellen in Württemberg in Thätigkeit sind. Es kam mithin eine Postanstalt im Jahre 1872/73 auf 0,744, im Jahre 1871/72 auf 0,763 Quadratmeilen.

Amtliche Verkaufsstellen für Postwerthzeichen gab es 735, d. h. 45 mehr als im Vorjahr.

Die Zahl der Postbriefkasten belief sich auf 2,778 und zwar auf 795 in Orten mit einer Postanstalt und auf 1,983 im Landbezirk.

	1872/73	1871/72
Das Gesammt-Personal umfaßte	Personen:	
	3,690	3,345
Hiervon waren Beamte	1,267	1,217
darunter Posthalter	68	65
Unterbeamte	2,129	1,836
darunter Privat-Unterbeamte	365	392
Postillone	294	292

	1872/73	1871/72
Der Bestand an Postwagen betrug	688	691
davon waren Eigenthum des Staats	214	220
" " " der Posthalter und Privatfuhrunternehmer	474	471
An Postpferden waren vorhanden	899	892
Die Zahl der von den Posten auf Landstraßen täglich durchlaufenen geographischen Stunden betrug	2,244	2,144
Extraposten wurden befördert	180	228
Die Eisenbahnen wurden für Postzwecke benutzt auf täglich	Meilen. 1,566	1,506
und zwar:		
durch Eisenbahn-Postbüreaus auf	680	654
durch Eisenbahn-Postconducteure und Eisenbahnschaffner auf	886	852
Die Dampfschiffe legten täglich zurück	60	59

Die Landbriefbestellung erstreckte sich auf 8,728 Ortschaften ꝛc. gegen 4,741 im Jahre 1871/72. Hierzu waren 1,209 (im Vorjahre 971) Boten erforderlich. Diese 1,209 Boten legten zusammen durchschnittlich täglich 3,480 Wegstunden (à 16,000 Fuß) zurück, 486 Stunden mehr als im Vorjahre. Die durchschnittliche Dienstzeit dieser Boten betrug täglich 5,524 (im Vorjahr 5,012) Stunden, auf einen Boten also 4,6 bz. 5,2 Stunden.

Die allgemeine Durchführung des Grundsatzes, daß jeder bewohnte Ort von einem Landbriefträger begangen werden sollte, gelangte erst Ende des Jahres 1872 zum Abschluß; daher die große Zunahme in der Zahl der mit der Wohlthat der Landbriefbestellung bedachten Gemeinden.

Bezüglich der verschiedenen Versendungsgegenstände ergaben die statistischen Ermittelungen für das Jahr 1872/73 folgende Resultate:

	Briefe			Drucksachen und
eingegangen	frankirt.	unfrankirt.	Postkarten.	Waarenproben.
aus dem Inland	12,137,472	448,758	213,372	1,467,216
Vorjahr	11,380,302	449,928	89,244	1,429,110

eingegangen	Briefe frankirt.	Briefe unfrankirt.	Postkarten.	Drucksachen und Waarenproben.
aus dem Wechselverkehr	5,050,512	91,044	141,480	1,183,538
Vorjahr	4,355,784	94,104	34,362	846,306
aus dem Auslande ...	978,624	32,022	12,726	338,991
Vorjahr	736,938	29,448	2,628	165,294
abgesandt				
nach dem Auslande ...	635,994	44,334	5,598	145,760
Vorjahr	345,564	17,136	18	96,156
befördert im Transit ..	810	198	—	126
Vorjahr	18	—	—	36

	1872/73	1871/72
Von obigen Briefsendungen waren recommandirt	292,068	240,048
Außerdem wurden portofrei befördert	3,140,622	3,130,362
Gesammtzahl der beförderten Zeitungsnummern	21,478,799	19,408,842

eingegangen	Packete ohne Werthangabe. Stück.	Briefe und Packete mit Werthangabe. Stück.	Werthbetrag. Fl.
aus dem Inland:			
portopflichtig	1,666,926	607,996	99,181,818
Vorjahr	1,533,492	575,226	93,489,498
portofrei	224,478	254,052	52,812,756
Vorjahr	195,516	230,706	44,062,722
aus dem Wechselverkehr .	375,426	329,940	74,149,272
Vorjahr	323,568	284,508	64,653,822
aus dem Auslande	22,626	37,674	8,636,652
Vorjahr	20,538	37,332	8,297,532
abgesandt			
nach dem Auslande	28,206	24,552	4,508,532
Vorjahr	32,796	17,802	4,541,688

Postvorschußsendungen.

eingegangen	1872/73 Stück.	1872/73 Betrag.	1871/72 Stück.	1871/72 Betrag.
aus dem Inland	285,516	1,155,006	284,634	1,061,964
aus dem Wechselverkehr	62,658	386,982	60,336	361,710
aus dem Auslande	8,532	40,482	6,210	30,456
abgesandt				
nach dem Auslande	9,486	55,746	9,432	54,432

Postanweisungen.

nach bz. aus	Einzahlungen. Stück.	Einzahlungen. Betrag. Fl.	Auszahlungen. Stück.	Auszahlungen. Betrag. Fl.
Württemberg	493,159	10,291,998	493,159	10,291,998
dem Deutschen Reichs-Postgebiet	86,010	2,478,135	105,244	2,857,277
Bayern	29,036	778,121	45,756	1,257,145
Luxemburg	80	3,760	285	12,756
Amerika	319	17,049	1,583	69,877
Belgien	168	5,450	84	3,001
Constantinopel	4	229	130	7,480
Dänemark..........	22	906	84	4,403
England	181	6,864	431	13,005
Italien	175	6,968	289	11,748
den Niederlanden.....	135	4,171	120	4,192
Norwegen	16	962	10	281
Schweden	7	328	36	1,357
der Schweiz	2,723	76,809	9,781	288,629
Summa	612,035	13,671,750	656,992	14,823,149
Von diesen Postanweisungen wurden auf telegraphischem Wege übermittelt	1,712	94,485	1,108	51,498

Gegenüber dem Vorjahr mit einem Umsatz beim Postanweisungsverkehr von

	26,240,450 Fl.	41 Kr.
hat sich der Geldumsatz pro 1872/73 mit...........	28,494,899 »	51 »
vermehrt um	2,254,449 Fl.	10 Kr.

Postmandate.

	1872/73 Stück.	1872/73 Betrag. Fl.	1871/72 Stück.	1871/72 Betrag. Fl.
eingegangen aus dem Inlande....	928	35,712	524	16,155
» » » Wechselverkehr	2,958	142,988	936	32,262

Personenverkehr.

Gesammtzahl der mit den Posten gereisten Personen 719,063
Vorjahr 635,135

Retoursendungen bz. unanbringliche Briefe und Päckereien aller Art kamen vor:

Retourbriefe, welche dem Aufgeber wieder zugestellt werden konnten:

	im Jahre 1871/72	für 1872/73 pCt. der Gesammtzahl.
27,624 frankirte Briefe gegen	26,863	0,152
5,038 unfrankirte Briefe gegen	5,704	0,881
520 recommandirte Briefe gegen	370	0,189
Unanbringliche Briefe, welche verbrannt wurden:		
5,517 frankirte Briefe gegen	4,208	0,030
2,192 unfrankirte Briefe gegen	1,759	0,383
38 recommandirte Briefe gegen	25	0,013
Fahrpostretourstücke:		
605 ohne Werthangabe gegen	468	0,026
168 mit Werthangabe gegen	281	0,013

Die Einnahmen der Württembergischen Postverwaltung beliefen sich

	1872/73 Fl.	1871/72 Fl.
auf	6,093,953	5,415,784
Die Ausgaben auf	5,864,420	5,014,943
mithin der Ueberschuß auf	229,533	400,841

An den Einnahmen participiren:	1872/73 Fl.	1871/72 Fl.
das Briefporto und Franco mit	999,839	946,340
das Päckereiporto und Franco mit	724,222	682,313
die inländischen Reise- und Gepäcktaxen mit	314,240	301,339
die Zeitungs-Speditionsgebühren und das Zeitungsbestellgeld mit	107,484	96,276
An den Ausgaben:		
allgemeine Verwaltungskosten mit	280,783	257,011
Besondere Verwaltungskosten:		
a) Gehalte, Tagegelder, Amtskosten mit	871,454	774,278
b) Transportkosten (Fahrt- und Botenlöhne) mit	699,250	647,687
c) für Mitbenutzung fremder Beförderungsmittel einschl. der Württembergischen Eisenbahnen, der Dampfschifffahrt und der Telegraphen	117,954	121,888
d) Aufwand für die Montirungsverwaltung	53,653	39,804
e) für Inventarstücke und Reparaturen an denselben	86,400	62,309

65. Auszug aus dem unterm 20. Mai 1874 von der Kaiserlichen Ober-Postdirection in Metz aufgestellten Rapport.

Land und Leute, Nahrungszweige, Hauptrichtungen des Gewerbebetriebs und Handelsverkehrs ꝛc.

Der heutige Bezirk Lothringen besteht aus den ehemaligen Arrondissements Metz, Thionville und Saargemünd des Französischen Moseldepartements und den Arrondissements Château-Salins und Saarburg vom Departement Meurthe. Derselbe umfaßt 113½ □ Meilen mit einer Bevölkerung von 490,459 Einwohnern und grenzt im Norden an Luxemburg, den Preußischen Regierungsbezirk Trier und die Bayerische Pfalz, im Osten an den Bezirk Nieder-Elsaß, im Süden und Westen an Frankreich. An Stelle der Französischen Eintheilung in Arrondissements ist die nachstehende Eintheilung in 8 Kreise getreten, deren jedem ein Kreisdirector vorsteht und die wieder in sich in 3 bis 5 Cantone zerfallen:

1) Stadtkreis Metz mit	51,332	Einwohnern,
2) Landkreis Metz mit	71,614	»
3) Kreis Diedenhofen mit	76,591	»
4) » Bolchen mit	47,735	»
5) » Forbach mit	64,141	»
6) » Saargemünd mit	63,788	»
7) » Saarburg mit	62,457	»
8) » Château-Salins mit	52,801	»

Der Bezirk Lothringen bildet eine, von den Vogesen zum Moselthale sanft abfallende, wellenförmige Hochebene, die von verschiedenen Weihern bedeckt und von vielen Wasserläufen durchzogen ist. Der östliche Theil Lothringens liegt noch in dem waldigen Berglande der Vogesen; der westliche Theil der Lothringenschen Hochebene wird dagegen von dem fruchtbaren Moselthale begrenzt. Die Mosel nimmt fast sämmtliche fließenden Gewässer des Landes in sich auf. Ihre wichtigsten Zuflüsse aus Lothringen sind: Orne, Seille, Saar und Nied.

Die drei letzteren Flüsse sind durch 3 Kanäle: Rhein-Marne-Kanal, Saarkohlen-Kanal und Salinen-Kanal, unter sich und mit dem Rheine verbunden. Ein vierter, der Mosel-Kanal, ist im Bau begriffen und ein fünfter, der Niedkanal, projectirt.

Die nutzbare Oberfläche des Landes gliedert sich wie folgt:

Ackerland	335,763	Hektaren,
Wiesen	64,333	»
Weinland	5,918	»
Obstgärten	7,069	»
Haiden	7,269	»
Teiche	3,980	»
Waldland	351,000	»

In Lothringen befinden sich folgende Eisenbahnstrecken im Betrieb:
Stiringen-Metz-Pagny,
Beningen-Niederbronn,

Metz-Diedenhofen-Bettemburg,
Lützelburg-Avricourt,
Avricourt-Dieuze,
Diedenhofen-Fontoy,
Saargemünd-Saarburg,
Metz-Amanvillers,
Courcelles-Bolchen,
Saargemünd-Saarbrücken und
Chambrey-Château-Salins bz. Vic.

Im Bau begriffen sind die Strecken:
von Diedenhofen nach Sierk im Anschluß an die projectirte Preußische Moselbahn, und
von Bolchen nach Teterchen,
ferner projectirt die Linien:
Château-Salins-Bermering-Saaralben mit Abzweigung nach Dieuze,
Remilly-Bermering-Reding.

Die Bevölkerung Lothringens bildet, abgesehen von den seit 1870 eingewanderten Deutschen, ein aus keltisch-romanischen, fränkischen und allemanischen Elementen zusammengesetztes Mischvolk. Die Civilbevölkerung theilt sich
nach Geschlecht in 228,777 männliche und 245,539 weibliche Einwohner,
nach Confession in 451,633 Katholiken, 13,407 Protestanten, 705 Christen anderer Confessionen und 8,571 Juden.

Das weibliche Geschlecht überwiegt, vorzugsweise bei der katholischen Bevölkerung, der Zahl nach das männliche. Am auffallendsten ist der Unterschied in Metz, wo das weibliche Geschlecht das männliche um 38 pCt. überwiegt.

Den Hauptnahrungszweig der Bevölkerung bildet der Getreide-, Wein-, Obst-, Gemüse- und Kartoffelbau, sowie Vieh- und Pferdezucht, ferner eine lebhafte, besonders seitens der städtischen Bevölkerung schwunghaft betriebene Groß-Industrie. Letztere erstreckt sich vorzugsweise auf den Bergbau, auf Gewinnung und Verarbeitung von Steinkohlen, Eisenerzen und auf den Salinenbetrieb. Längs des linken Moselufers zieht eine mächtige Ader von Eisenerzen in größerer oder geringerer Tiefe und wechselnder Bauwürdigkeit von der Französischen bis zur Luxemburgischen Grenze. Im Thale der Seille befinden sich bedeutende Salzlager und zwischen St. Avold und Saarbrücken große Steinkohlenlager. Der enorme Reichthum des Landes an Eisenerzen und Salz wurde seither nur wenig ausgebeutet, da die Französische Regierung keine neuen Bergwerksconcessionen verlieh. Durch den Wegfall dieser Beschränkung wird die wichtige Eisenindustrie des Moselthals für die Folge einen mächtigen Aufschwung nehmen. Besonders erwähnenswerth sind die riesigen Berg- und Hüttenwerke, Hochöfen ꝛc. des Hauses F. de Wendel in Hayange i. L., Moyeuvre-Grande, Jamaille, Stiringen-Wendel, Klein-Rosseln und Seraing (in Belgien), des Hauses Dupont und Dreifuß in Ars a. d. Mosel und die Saline in Dieuze. Nächst der Eisenindustrie ist die Glas- und Porzellanfabrication am meisten entwickelt, welche gegenwärtig unter sehr günstigen Verhältnissen arbeitet und ihre Production bedeutend ausgedehnt hat. Der Hauptsitz dieser Industrie ist im Kreise Saargemünd, und sind besonders zu erwähnen die große Utzschneidersche Fabrik in Saargemünd und die Glashütten von St. Louis, Götzenbrück und Meisenthal sowie die in Vallérysthal.

Außerdem ist die Plüschfabrikation besonders in Saargemünd und in Püttlingen wichtig, in der Umgebung von Saaralben blüht die Strohhutflechterei.

In Lothringen (Metz, Sierk und Bolchen) wird ferner die Lederfabrication schwungvoll betrieben. Auch verschiedene Fayencefabriken finden sich. In den Städten werden die verschiedenartigsten Kleingewerbe, sowie lebhafter Handel mit Landesproducten und Industrie-Erzeugnissen betrieben. Die Hauptrichtung des Handelsverkehrs aus Lothringen geht nach Frankreich, Luxemburg, Belgien und nach dem Elsaß. Neuerdings beginnt sich der Handel indeß auch auf das übrige Deutschland auszudehnen. Die großen Lothringenschen Eisen-Etablissements zählen übrigens auch Oesterreich, die Schweiz, Italien, die Türkei, die Niederlande und sogar Südamerika zu ihrem Absatzgebiet.

---

66. Die Friesischen Watten-Posten.

Vor Jahrhunderten war Nordfriesland bekanntlich*) ein zusammenhängender, nur von schmalen Strömungen durchschnittener Landstrich, der ungefähr um die Mitte unserer Zeitrechnung von den Fluthen der Nordsee zum Theil weggespült, zum Theil beträchtlich verkleinert wurde, so daß gegenwärtig nur noch einige Inseln von geringer Ausdehnung übrig sind, welche fortwährend von den Fluthen bedroht werden und deren schließlicher Untergang unvermeidlich erscheint, wenn nicht die Meeresströmungen einen anderen Lauf einschlagen. Zwischen das Festland und diese Inseln dringt zur Fluthzeit das Meer ein, bildet dort an einzelnen Stellen Anschlickungen, welche allmählich den Boden erhöhen und trocken legen, reißt aber an anderen Stellen wiederum das schon dem Lande gewonnene Terrain fort: ein steter Prozeß des Bildens und Zerstörens, welcher nur selten von Menschenhand aufgehalten oder für menschliche Zwecke nutzbar gemacht werden kann, so sehr auch die Inselbevölkerung bemüht ist, dem Meere jeden Fuß breit Landes streitig zu machen. Diese halb trockenen, halb vom Meere bedeckten Flächen, welche Watten genannt werden, bilden in doppelter Beziehung die Brücke zwischen den Inseln und dem Festlande; zur Fluthzeit nämlich ermöglichen sie die Communication zu Wasser, zur Zeit der Ebbe aber sind die Watten wenigstens an mehreren Stellen für Fußgänger und zum Theil auch für Wagen passirbar; und es entfaltet sich alsdann da, wo zur Fluthzeit die Meereswogen ungehindert sich ausbreiten, das Bild des Straßenverkehrs. Auch der Postbetrieb muß sich diese Verhältnisse zu Nutze machen, um den Inselbewohnern die Verbindung mit dem Festlande zu erleichtern; und es sind in Folge dessen in den Wattenmeeren Einrichtungen ins Leben gerufen worden, welche ihrer charakteristischen Züge halber ein besonderes Interesse in Anspruch nehmen dürfen. So existirt z. B. zwischen Norden und der Insel Norderney im Sommer eine Personenpost-Verbindung: die sogenannte »Wattpost«, welche ihren Weg bei Ebbe durch das Watt nimmt und für das in Norderney verkehrende Badepublicum fast unentbehrlich geworden ist. Abgesehen von der Vermittelung der Fahrposttransporte dient die Post namentlich zur Fortschaffung solcher Reisenden, welche die Seekrankheit scheuen und daher die Fahrt zu Schiffe nicht unternehmen wollen. Im Jahre 1872 (in den drei Sommermonaten) haben 365 Personen diese Post benutzt. Natürlich sind alle

*) Vergl. Postarchiv für 1874 Seite 13 ff.

Vorkehrungen getroffen, um Gefahren beim Passiren des Watts nach Möglichkeit vorzubeugen; auch ist bisher kein ernstlicher Unfall vorgekommen, zumal die Post in der guten Jahreszeit coursirt. Wie sehr aber außergewöhnliche Witterungsverhältnisse störend eingreifen können, hat sich bei einem durch die heftigen Stürme im Herbste des Jahres 1873 veranlaßten Vorfall gezeigt. Am 16. September 1873 nämlich versuchte der Postillon Harms von der Station in Norden trotz drohenden Wetters die Fahrt durch das Watt mit der Post, in der sich 5 Passagiere, eine Dame und vier Herren, befanden. Schon nach halbstündiger Fahrt erkannte der Wattführer Ufen, welcher der Post voranritt, daß Norderney nicht zu erreichen sein würde, weil die vorangegangene Sturmfluth das Wattwasser ungewöhnlich aufgestaut hatte. Harms und Ufen wendeten deshalb alsbald den Postwagen; hierbei stürzte unglücklicherweise das mittlere der drei Pferde, und ein vorher ganz unbeschädigtes Geschirr riß entzwei. Die Pferde, durch diesen Unfall erschreckt, waren nicht sogleich zum Anziehen zu bringen; die Zeit wurde immer unzureichender, die Fluth stieg immer höher und höher, und so blieb nur übrig, die Passagiere auf den Pferden ans Land zu bringen, den Postwagen aber einstweilen im Stiche zu lassen. Glücklicherweise gelang sowohl die Rettung der Reisenden als auch später, allerdings mit vieler Mühe, die Bergung des Wagens mit der Ladung.

Sobald die Saison in Norderney beendigt ist, hört die Personenpost durchs Watt auf; und es werden an Stelle der Sommerposten Botenpost-Verbindungen nach der Insel eingerichtet. Diese Botengänge, welche wegen der gefahrvollen Beförderung im Watt von zwei Männern verrichtet werden, sind im hohen Grade beschwerlich. Auf dem Wege nach Hilgenridersyhl müssen die Postboten etwa eine halbe Meile weit den Meeresboden passiren, wobei die Wassertiefe 3—4 Fuß beträgt. Soweit möglich, bedienen sich die Leute eines Fahrzeugs, oft aber, namentlich bei Sturm und Unwetter, müssen sie durch die Fluthen, bei Frost aber durch die Eisschollen mühsam sich hindurcharbeiten. Jede Verspätung kann sie der Gefahr aussetzen, von der Fluth ereilt zu werden.

Aehnliche Beschwerden haben an der Westküste von Schleswig die Sylter Postschiffer zu überstehen. Einen Beleg dafür bietet die lebendige Schilderung einer Fahrt des Sylter Postschiffers Thomas Selmer, welche uns Herr Kantor C. P. Hansen in Keitum auf Sylt mitgetheilt hat und die wir nach der Erzählung Selmers hier nachfolgen lassen:

»Donnerstag, den 23. Januar 1868. Mit einem Nordoststurm verlor ich mein großes Segelboot, welches ich am Schlepptau mit meinem Postkutter führte, auf der Tour von Emmerlef nach Munkmarsch bei Jordsand. Es glückte mir jedoch, das Boot mit 2 Ankerketten und Tauen dort in der Tiefe bei Jordsand zu befestigen, in der Vermuthung, morgen das Boot wieder bekommen zu können. Der Winter nahm aber von der Stunde an mit heftigem Frost zu, so daß am 24. Januar Morgens das ganze Wattenmeer mit Eis bedeckt war, und ich meine Tour, die Post zu befördern, über Nösse (die Ostspitze der Insel Sylt) nach Wiedingharde wählen mußte, ging also den 24. Morgens auf das hiesige Postcomtoir, die Post zu holen und über Nösse mit Eisboot zu befördern. Wie gewohnt, wollte ich beim Abholen der Post per Telegraph in Hoyer sagen lassen, zu welcher Zeit die Post in Wiedingharde sein müßte, um gleich nach Ankunft dort die Retourreise nach Sylt unternehmen zu können; leider war aber der Telegraph entzwei, und ich war genöthigt, selbst oder durch meine Leute die Post von Hoyer zu holen, konnte aber dann nicht denselben

Tag retour kommen. Die Fußtour von Keitum nach Rösse macht 2 Stunden. Unterwegs entschloß ich mich, nicht nach Wiedingharde, sondern nach Emmerlef zu fahren, wo ich nur ½ Stunde nach Hoyer hatte, die Post zu holen, und morgen nach List zu fahren, um zugleich meines gestern verlorenen großen Bootes wieder habhaft zu werden, nahm also zu dieser Tour nicht das kleine, sondern das große Eisboot. Abends 4½ Uhr landete ich in Emmerlef (nach einer 6stündigen sehr beschwerlichen Fahrt über und zwischen den Eisschollen). Den 25. Januar Morgens früh um 3 Uhr mußten wir unser Boot wieder auf tieferes Wasser bringen, damit selbiges nicht aufs Trockne kam. Der Wind war Nachts auf Südost gegangen, nahm aber von 3 bis 6 Uhr heftig zu (verbunden mit Frost und Schneefall den ganzen Tag). Indem der Wind nun so heftig war, ließen sich keine Segel auf dem kleinen Boot führen; wir nahmen also die Riemen (Ruderstangen) zur Hand, theils um auch wegen des heftigen Frostes in Bewegung zu kommen und warm zu bleiben, arbeiteten um 6 Uhr von Emmerlef weg, 6¾ Uhr waren wir nicht weit von Jordsand, wo wir das große Boot verloren hatten, konnten dasselbe aber nicht wieder finden. Da der Wind noch bis jetzt stärker geworden und die See hoch ging, nahm das Boot (in welchem wir fuhren) viel Wasser über, welches sich aber sofort in Eis verwandelte, so daß sich weder Wasser noch Eis aus dem Boot werfen ließ; auch bekam das Boot an dem Außenrande eine 6 bis 7 Zoll dicke Eisrinde. Auf diese Weise wurde das Boot zu schwer, daß es sich nicht vor dem Wellenschlag bergen konnte oder zu riskiren war, daß das ganze Boot voll Wasser schlug und wir noch ertrinken könnten. Da war ich genöthigt, mit Wellen und Wind mehr nach Jordsand zu steuern, um vielleicht im Eis mit dem Boot besser fortkommen zu können. Leider war das Eis aber so stark, daß das Boot gleich darin festsitzen blieb. Gegen den Wind wieder ins freie Wasser zu kommen, war nicht möglich; es blieb uns nur übrig, nach Jordsand zu arbeiten und dort zu landen. Um 8 Uhr begann die Arbeit nach Jordsands-Knack (einer Sandbank, die sich eine halbe Stunde südlich von Jordsand aus erstreckt) zu kommen; es war eine Strecke von ca. 200 Schritt. Auf dieser Strecke wurde mit 3 Mann von Morgens 8 Uhr bis Abends 7½ Uhr gearbeitet. Mit Segeln, Riemen oder Stöcken war nichts zu machen, es war 16 bis 20 Fuß Wassertiefe unter dem Eise. Es mußte also auf irgend eine andere Weise versucht werden. Ich befahl meinen Leuten, je 2 Riemen (Ruderstangen) zusammen zu binden; diese wurden nun an den Seiten des Bootes auf das Eis gelegt, ein Mann mußte sich auf die Riemen auf jeder Seite des Bootes stellen, das Boot mit den Händen anfassen und fortzuziehen suchen. Ich nahm das Steuerruder und ein Fußbrett aus dem Boot, um darauf zu stehen am Vordersteven und zog an diesem Ende des Bootes. Doch das Eis war falsch und nicht stark genug, um uns auf den Riemen und dem Fußbrett immer zu tragen, so daß dieselben sich zuweilen plötzlich senkten und wir bis an den Leib ins Wasser fielen, und weil der Frost so stark war, uns die Kleider und Stiefel steif froren. Doch diese Art, das Boot zu schleppen, war das einzige Mittel, um vorwärts zu kommen. Wir mußten alle Drei zu gleicher Zeit einen Ruck thun, um das Boot 3 bis 4 Zoll vorwärts zu bringen. Endlich um 7½ Uhr Abends waren wir mit dem Boote auf Jordsands-Knack, wo nur noch ein Fuß Wasser war. Hier mußte das Boot verlassen werden. Die Luft war trübe mit Schneefall; es ließ sich nichts von Jordsand sehen, auch kein Leuchtfeuer von Sylt, ich mußte also auf Compaß-Richtung die Hallig zu Fuß aufsuchen. Zwei Postbeutel und die Bootssegel wurden mitgenommen. Auf der Hallig Jordsand angekommen, fanden wir die kleine

(nur im Sommer von einem Hirten bewohnte) Hütte halb voll Schnee, doch auch etwas altes nasses Stroh in derselben. Ich hatte noch 6 Stück Reibhölzer in meiner Westentasche ziemlich trocken erhalten, und es glückte mir, selbige in Brand zu bringen, sowie das vorräthige Stroh und etwas altes Holz; allein unser Proviant bestand leider nur aus $\frac{1}{2}$ Pfund Brod und $\frac{1}{8}$ Pfund Speck. Wir versuchten unsere Kleider auszuziehen und selbige so viel wie möglich aufzuthauen und zu trocknen; da aber kein Ofen da war, konnten wir das Feuer nur hinhalten, uns zu wärmen. Müde und schläfrig, wie wir waren, vertummelt und halb in Schlaf versunken, verbrannten wir unsere Strümpfe. Die Nacht ging jedoch schnell hin, und wurde mit Tagesanbruch auf hellsichtiges Wetter gehofft, um die Tour zu Fuß zurück nach dem Festlande machen zu können (da wir jetzt 2 Böte bei Jordsand verloren hatten). Es ist die Tour von und nach Jordsand zu Fuß keine lebensgefährliche; auch wenn trübe Luft oder Nebel ist, läßt die Tour sich sehr gut nach Compaß-Richtung machen; blos wie es jetzt stand, war die Tour nicht ohne Gefahr, indem auf den Watten zwischen Jordsand und dem Festlande mit dem Südostwind sich viel Eis angesetzt hatte, so daß man statt $1\frac{1}{2}$ Stunden 5 bis 6 Stunden (zu gehen) brauchen mußte, und die Fluth uns leicht zuvor kommen konnte: dies war es, was wir zu befürchten hatten. Um $7\frac{1}{2}$ Uhr Morgens wurde die Fußtour nach dem Festlande vorgenommen, die beiden Postbeutel und der Compaß wurden mitgenommen. Eine halbe Stunde ging es hastigen Schrittes vorwärts; ungefähr halbweges nach dem Festlande mußten wir 2 Fuß tief durchs Wasser waten. Als dies überstanden war, kam Eis (in Berge zusammen geschobene Eisschollen), wo wir denn manchmal auf Händen und Füßen überklettern mußten. Endlich kam die sogenannte Kohlby Lay (eine kleine Wattentiefe zwischen Jordsand und dem Festlande), wo wir bis über die Hüften durch das Wasser gehen mußten. Um $11\frac{1}{4}$ Uhr Vormittags landeten wir in Kohlby, woselbst sich auch sofort nach uns die Fluth einstellte.«

Der Herr Einsender fügt diesem für sich sprechenden Bericht die nachstehende beherzigenswerthe Bemerkung hinzu:

Wahrlich, es gehören eiserne Naturen dazu, um solche Strapazen auszuhalten; und es ist sehr zu beklagen, daß noch jetzt in unseren Gegenden im Winter solche — ich möchte sagen Grönländische — Zustände stattfinden, wobei man einem Menschenleben zu viel Kraft und Ausdauer zumuthet und zumuthen muß, eben weil die menschlichen Einrichtungen noch viel zu unvollkommen sind, um den Elementen überall genügenden Widerstand leisten zu können, oder gar die vielen hier unbenutzt ruhenden Schätze der Natur auszubeuten und zu verwerthen, wie sie es verdienen. Wie Vieles könnte z. B. in den genannten Marsch-, Insel- und Wattengegenden unseres Vaterlandes zum Bessern gewendet werden, wenn von der Ostspitze der Insel Sylt nach der $1\frac{1}{2}$ Meilen entfernten Wiedingharde auf dem hohen Watt ein Damm angelegt und etwa von Tondern oder Hoyer aus eine Chaussee oder Eisenbahn auf dem Damm nach Sylt etwa bis Keitum erbaut würde! Es würde dann eine großartige Marschbildung in dem ruhigen Wattenbecken zwischen Hoyer und Keitum entstehen, Sylt würde eine Halbinsel werden und wie die Wiedingharde bessere Verbindungs-Wege und Mittel mit der großen Welt als jetzt erhalten. Ueberdies könnten unweit Keitum bei Munkmarsch eben so gut wie bei Romö Hafenanlagen gemacht werden.

67. Die Zusammenstöße auf See und die Kabeldampfer.

Je mehr die Zahl der Dampfer, welche die Verkehrsbeziehungen der durch den Ocean getrennten Welttheile vermitteln, im Wachsthum begriffen ist (beispielsweise sind allein zwischen England und Nordamerika jetzt 300 Dampfer für den Post- und Personentransport eingestellt), desto größer wird trotz der Vervollkommnung der nautischen Hülfsmittel, als Karten, Segeldirectiven ꝛc., die Gefahr des Zusammenstoßens von Schiffen auf See. Einzelne große Dampfer-Compagnien, z. B. die Cunard-Linie, haben ihren Dampfern, sowohl für den Tract von Liverpool nach Newyork als auch für die Retourfahrt, eine bestimmte Route vorgeschrieben, und diese Segeldirective veröffentlicht. Ebensowenig fehlt es bei den einzelnen seefahrenden Völkern an Bestimmungen über das Signalisiren von Schiffen während der Fahrt. Alle diese Mittel haben sich jedoch bisher als unzulänglich erwiesen, um Collisionen auf See zu verhüten; und es ist daher, namentlich aus Anlaß des kürzlich vorgekommenen Verlustes des Dampfers »Gomos«, der mit Legung des submarinen Kabels von St. Vincent nach der Brasilianischen Küste beauftragt war, sowie des Dampfers »Robert Lowe« in den Gewässern von Neufundland, der Wunsch laut geworden, daß ein internationaler Congreß berufen werde, um die für Sicherung der Schiffe erforderlichen Abänderungen in den gegenwärtig für die Seeschifffahrt und das Signalwesen zur See giltigen Grundsätzen herbeizuführen.

Für Berufung eines solchen Congresses hat sich insbesondere auch die Commission der Französischen Nationalversammlung, welche im Frühjahr 1874 zum Studium der bezüglichen Fragen zusammengetreten war, ausgesprochen, da in der That nur von einem gemeinsamen Vorgehen der Seemächte eine Besserung des jetzigen Zustandes der Signaleinrichtungen zur See zu erwarten ist.

Wie wichtige Interessen hierbei in Betracht kommen, zeigt eine Darstellung des Marseiller Journals »Le Sémaphore«, welche sich namentlich mit den Gefahren beschäftigt, die den zahlreichen Kabeldampfern drohen. Die sechs großen Englischen Gesellschaften für Construction submariner Kabel, sagt das genannte Blatt, besitzen jede zwei oder drei Dampfer für die Kabellegung, die Telegraphen-Compagnien selbst haben ebenfalls mehrere Dampfer für ihren Specialdienst in allen Meeren stationirt; das Französische Gouvernement besitzt deren zwei, die Italienische Regierung hat ebenfalls einen Kabeldampfer auf See. Die active Telegraphenflotte beläuft sich demnach zur Zeit auf etwa 30 Dampfer, welche fast unausgesetzt im Dienste befindlich sind. Allerdings hat diese Flotte ihrerseits nach bestimmten Reglements sich zu achten; aber es findet sich von den Vorschriften dieser Reglements keine Spur in dem internationalen Codex des maritimen Signalwesens. Daher kommt es denn, daß wohl die Kabeldampfer, nicht aber andere Fahrzeuge nach den bezüglichen Regeln verfahren.

Nun sind aber die Arbeiten, welche ein Kabeldampfer auf See auszuführen hat, ohne Frage von eigenthümlicher Natur; sie nöthigen deshalb zu einer von der gewöhnlichen Seefahrt völlig abweichenden Art und Weise der Bewegung, welche in vielen Fällen anderen Schiffen unerklärlich erscheint. Bald muß der Kabeldampfer, den Cours wechselnd, eine entgegengesetzte Richtung einschlagen, hinter sich das colossale Kabel nachschleppend, bald mit voller Kraft vorwärts gehen, um dann plötzlich zu halten und von Neuem den Cours zu ändern. Dann wieder wirft er die

Ankerboye aus oder er nimmt sie auf, oder endlich segelt er direkt in das Fahrwasser anderer Schiffe, vor sich ein Tau, so daß man glaubt, er liege vor Anker, obwohl er in Wirklichkeit über solche Tiefen fährt, daß es unmöglich wäre, zu ankern. Die Seeleute sind dann höchst erstaunt darüber, zu sehen, wie die ganze Mannschaft des Kabeldampfers am Bug vereinigt arbeitet oder in den Böten rings um das Schiff rudert. Nicht weniger Gegenstand der Neugierde sind die Räder und Maschinen, mit denen Verdeck, Vorder- und Hintercastell des Dampfers beladen sind; und der einfache Seemann, der von dem Beruf eines Telegraphendampfers nichts weiß, ist höchlich überrascht, sobald er sieht, daß der letztere seinen Cours wieder aufnimmt, indem er hinter sich ein dünnes Tau versenkt, dessen Zweck ihm unverständlich ist, während gleichzeitig die gesammte Maschinerie auf Deck mit der Geschwindigkeit eines Bahnzugs sich in Bewegung setzt. Vorzüglich aber zur Nachtzeit ist ein solcher Dampfer geeignet, bei Unkundigen Erstaunen und selbst Furcht hervorzurufen. Wenn er ein Kabel in die Höhe windet, sind seine Maschinen in Thätigkeit, und doch scheint er nicht vorzurücken. Das Geräusch der Winden, das Licht zahlreicher Lampen, welche auf Deck angezündet sind, der schrille Ton der Dampfpfeifen, endlich die Commandoworte und die Stimmen der Mannschaft, Alles vereint sich, die Scene zu einer außergewöhnlichen, seltsamen zu machen. Wenn aber dieses Fahrzeug nur ein Gegenstand des Staunens für den Seefahrer ist, so erfüllt dagegen namentlich zur Nachtzeit das Erscheinen eines anderen Schiffes die Mannschaft des Kabeldampfers mit Schrecken, insbesondere in Gewässern, wo die Schifffahrt sehr lebhaft ist, und wo es schwer hält, anderen Fahrzeugen bei Zeit aus dem Wege zu steuern. Während der Legung des Kabels kann der Dampfer, wenn nöthig, bis zu einem gewissen Grade ohne Nachtheil für die Arbeit den Cours wechseln; äußerstenfalls muß er das Kabel auf schlechten Grund niederlegen. Beim Aufnehmen des Kabels vom Meeresgrunde aber, vorzüglich wenn dasselbe sich tief in den Sand gebohrt hat, ist der Dampfer beinahe wie vor Anker gelegt und vermag nicht zu wenden. In solchen Fällen bleibt, sofern nicht das andere begegnende Fahrzeug seinen Cours ändert, nur übrig, zur Verhütung eines Zusammenstoßes das Kabel abzuschneiden. Dieses Mittel läßt sich indessen ohne erhebliche Mühe nur dann anwenden, wenn das Kabel zur Kategorie derjenigen starken Taue mit Drahtumhüllung gehört, welche bei geringerer Meerestiefe benutzt werden. In diesem Falle genügen einige Schläge mit der Axt des Zimmermanns, um das Tau zu kappen. Ist aber das Kabel so eben mit Bootshaken bis zum Niveau des Meeres heraufgebracht und mit Ketten an den Flanken des Schiffs befestigt, so ist es unmöglich, das Kabel zu kappen; und in diesem Falle wird die Lage des Dampfers eine überaus gefahrvolle. Die Mannschaft muß es alsdann mit möglichster Eile durchsägen, um dem Zusammenstoß mit einem anderen Schiffe zu entgehen.

Offenbar würde der Kabeldampfer in solcher Lage als ein vor Anker liegendes Schiff zu betrachten sein und müßte demgemäß von den auf der Fahrt befindlichen anderen Fahrzeugen vermieden werden. Leider fehlt es aber in dem Signalcodex an einem allgemein maßgebenden Zeichen, welches einen in Arbeit befindlichen Kabeldampfer vor dem Ansegeln durch andere Schiffe schützt. Die Nothwendigkeit eines derartigen Specialsignals ist zwar bereits in einem Berichte anerkannt worden, den Sir Samuel Canning im Jahre 1859 dem Britischen Handelsamte (board of trade) erstattete; auch wurde in Folge dessen von Letzterem angeordnet, daß die Telegraphen-Dampfer während ihrer Arbeit besondere Signale, nämlich bei Tage zwei schwarze Kugeln, zur Nachtzeit aber zwei rothe Flammen am Fockmast führen

sollten. Indessen scheint diese Vorschrift entweder den Seefahrern nicht genügend bekannt zu sein oder denselben nicht den Zwang aufzulegen, einem Fahrzeuge, das dieses Signal führt, *auszuweichen*. Ebenso wenig ist die Bedeutung der von den Kabeldampfern reglementsmäßig anzuzündenden Signallichter gehörig bekannt gemacht.

Die jetzigen Vorschriften des maritimen Signalcodex bestimmen bekanntlich, daß jedes Schiff, das auf der Fahrt begriffen ist, zwei Flammen zu führen hat, eine rothe an der Backbord- (linken) Seite, eine grüne auf der Steuerbordseite. Hierbei treten nun für den Kabeldienst folgende Fälle ein.

Sobald ein Kabeldampfer beschäftigt ist, ein Kabel zu legen, ist er selbstverständlich derselben Regel unterworfen, wie auf der Fahrt befindliche Schiffe, obwohl dies, wie wir bereits ausgeführt haben, mehrfache Unzuträglichkeiten im Gefolge haben kann, z. B. in dem Falle, wo der Dampfer die Richtung nach einer mit dem äußersten Ende des Kabels verbundenen Bake nimmt und an dieses das andere Kabelende anlöthen will. Ist der Dampfer dagegen im Begriff, ein Kabel in die Höhe zu ziehen und hat er das Ende des Kabels an seinem Bug befestigt, so *kann er unmöglich als auf der Fahrt befindlich angesehen werden*; er hätte demgemäß seine Fahrtlichter einzuziehen und an seinem Maste nur diejenigen Lichter auszuhängen, welche anzeigen, daß er vor Anker liege. Gleichwohl hat, wie hervorgehoben werden muß, das Reglement diesen Fall nicht vorgesehen; ebenso wenig liegt eine Präcedenzentscheidung eines zuständigen Admiralitäts-Gerichtshofes vor; der Gegenstand würde daher der Regelung auf dem internationalen Congresse zu unterziehen sein.

Anlangend die Arbeiten bei Aufwickelung eines Kabels, so würde es in der That schwer sein, an der Hand der bestehenden Vorschriften zu entscheiden, ob der Kabeldampfer gelegentlich eines Zusammenstoßes die reglementsmäßigen Lichter geführt hat oder nicht. Denn man hebt die Kabel auch bei einer Fahrgeschwindigkeit von $1\frac{1}{2}$—2 Knoten in der Stunde, bisweilen selbst bei noch schnellerer Fahrt aus dem Meere auf. Wenn diese Arbeit bei einer Fluth von 3 Knoten Schnelligkeit erfolgt, so würde der Dampfer mit einer Geschwindigkeit von 5 Seemeilen per Stunde vorrücken. Trägt nun der Dampfer seine reglementsmäßigen Lichter, so werden die anderen Fahrzeuge von ihm erwarten, daß er alle Regeln der Seefahrt befolge, also bei Segelschiffen vor dem Winde, bei Dampfern, die rechts vorbeifahren, auf Backbordseite passire, kurz alle Vorschriften der Seereglements erfülle. Und doch ist er dazu häufig außer Stande. Offenbar reichen also die gegenwärtig giltigen Vorschriften für die besonderen Fälle, welche der Dienst der Kabeldampfer herbeiführt, nicht aus; und es ist danach dringend erforderlich, daß sich die seefahrenden Nationen über ein *gemeinsames Verfahren* einigen, welches, indem es jeden Zweifel beseitigt, der in der Wirklichkeit von verhängnißvollen Folgen sein kann, zugleich den Recurs an die Admiralitätsgerichte behufs Entscheidung der Rechtsfrage entbehrlich macht.

---

68. Die Südperuanische Eisenbahn von Mollendo nach dem Titicacasee.

In Nummer 1 des Deutschen Postarchivs von 1873 ist unter den »Kleinen Mittheilungen« eine Notiz über die Orayabahn enthalten, welche im Anschluß an die ältere Bahnlinie zwischen dem Hafen Callao und Lima die Hauptstadt Perus mit dem Gebiete jenseits der Cordillerenkette verbinden soll. Nach einem uns vorliegenden

neueren Hefte der Zeitschrift der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin ist dieses Unternehmen zum Theil bereits ausgeführt und soll mit dem Jahre 1876 vollendet sein.

Der betreffende Aufsatz, welcher einen von Cl. R. Markham vor der Londoner geographischen Gesellschaft gehaltenen Vortrag wiedergiebt, enthält auch im Uebrigen interessante Mittheilungen über das Peruanische Eisenbahnnetz, und insbesondere über eine neu projectirte Eisenbahn im Süden von Peru, die an Großartigkeit das obenerwähnte Unternehmen fast noch zu übertreffen scheint. Wir entnehmen darüber der bezeichneten Quelle folgende nähere Angaben.

Mr. Markham's Vortrag beginnt mit einer Schilderung der Localität und hebt als characteristisch hervor: die durchgreifende Dreitheilung des Ynkalandes, die wüsten, regellosen Küstenstriche, welche nur von wenigen fruchtbaren, wassergefüllten Thälern durchschnitten werden; dann die Sierra oder die Andesketten mit ihren tiefen Thälern, ihren Hochebenen und sich aufthürmenden Spitzen und Piks, und endlich die Montaña, d. h. die riesigen, waldbedeckten Ebenen im Osten, die zum Gebiete des Amazonenstroms gehören. Ein jedes dieser drei Gebiete wetteifert mit den anderen an Reichthum und Menge der Producte. Das erste bringt Zucker und Baumwolle hervor, Wein und Oel, und ist mit kostbaren Lagern von Guano und salpetersaurem Natron gesegnet. Das zweite Gebiet hat seine Schatzkammern hauptsächlich südlich von der Sierra Vilcañota (etwa unter 14½ Grad südl. Breite), von wo ab sich die beiden parallelen Cordilleren viel weiter von einander trennen und bestimmter geschieden sind, als die mehr nördliche Kette. Sie schließen nun eine Hochebene ein, welche, nach einem ehemals dort wohnenden Volke »Collao« genannt, nie unter 12,000 Fuß Meereshöhe herabsinkt, und den riesigen, 12,940 Fuß hochgelegenen Titicacasee, die Grenzscheide zwischen Peru und Bolivia, enthält. Die Berge ringsum enthalten unerschöpfliche Schätze an Silber und Kupfer; ihre Abhänge bringen die beste Chinarinde, Kaffee, Kakao, Koka, Orlean 2c. hervor und sind von goldsandführenden Flüssen durchschnitten, und in der Ebene weiden große Heerden von Schafen, Alpacas und Vicuñas. Dort ist die Heimath der Kartoffel und des größten Mais; alle Arten von Getreide und genießbaren Wurzeln wachsen in den Thälern. In den Wäldern des Ostens gedeiht die Chinchonarinde, Sarsaparilla und Ipecacuanha, das bekannte Mittel gegen Leberkrankheiten; und Millionen Hufen reichsten jungfräulichsten Bodens harren der Ansiedler.

Aber mächtige Barrieren scheiden diese drei Theile Perus von einander. 20,000 Fuß hoch steigt die westliche Andeskette jäh empor; in mancher Schlucht dort verschwände der Montblanc, und klein erscheinen gegen jene Gipfel die des Himalaya, weil hier der Beschauer einen viel höher gelegenen Standort einnehmen muß, als in Amerika. Ein gleiches Gebirge, das die höchsten Bergspitzen der Erde enthält, trennt wiederum die Sierra von den Wäldern der Montaña. Nur hochgelegene, schwindelerregende Pässe leiten von dem einen Gebiete in das andere hinüber.

Die alten Herren des Landes, die Ynkás, begriffen sehr wohl, daß ohne Verbindungswege kein Sieg vollständig, keine Eroberung dauernd, keine Verwaltungsmaßregel erfolgreich sein konnte; sie griffen diese feindlichen Grenzmauern an und überwältigten sie. Ihr Straßensystem war den Bedürfnissen eines Volks angepaßt, dessen einziges Lastthier das Llama ist. Trotz der riesigen Hindernisse, welche die Natur dem Straßenbaue in den Weg legt, giebt es kein Land auf Erden, wo die Fußpfade zu solcher Vollendung gediehen sind, wie Peru. Dieselben, stets wohl gepflastert, durchziehen nicht allein die ganzen Küstenstriche und die Sierra, das Land

zwischen den beiden Andesketten, sondern verbinden auch die Küste mit der Sierra und diese mit der Montaña. Durch große Sümpfe wurden künstliche Dämme angelegt; an jäh abstürzenden Schluchten erhoben sich Brustwehren, und über Gießbäche spannten sich prächtige Hängebrücken; in regelmäßigen Zwischenräumen wurden Vorraths- und Einkehrhäuser errichtet. So vortrefflich wurde alles ausgeführt, daß sich das ganze System noch lange nach der Entthronung der Yukás und nach der Spanischen Eroberung im Gange erhielt.

Spanien, welches nur sein eigenes Wohl im Auge hatte, ließ nur verfallen, und Peru mußte nach Jahrhunderten wieder von vorne beginnen. Es gelang und gelingt den Anstrengungen eines Balta und Pardo, in Verbindung mit dem Eisenbahnkönige, Henry Meiggs, dem Lande ein Netz trefflicher Eisenbahnstraßen zu schenken, das dem alten Wegesystem der Yukás nichts nachgiebt. Seit lange strebten die besten Staatsmänner Perus vor allem darnach, den Titicacasee mit der Küste zu verbinden, und schon vor nahezu 30 Jahren versuchte Don Manuel Costas, der jetzige Vicepräsident, einen kleinen Dampfer auf dem See einzubürgern, um den Handel zu heben und frisches Leben ins Land zu bringen. Bessere Verkehrsmittel, als die Rücken von Llamas und Maulthieren abgeben, mußten die reichen Producte des Innern ans Meer schaffen und im Austausche dafür Europäische Manufacturwaaren, Zucker von Abacoy und Branntwein aus den Thälern der Küste nach den Bolivianischen Häfen am See zurückführen. Dann mußte sich auch ein lebhafter Handel in Bauholz, Wolle, Kupfer, Silber und in allerlei Lebensmitteln zwischen den Indischen Dörfern am Seeufer entwickeln.

Das verhehlen sich auch jene Männer nicht, daß erst Jahre vergehen müssen, ehe jene ungeheuren Capitalien zinstragend werden, daß jene Bahnen nicht die Folgen, sondern erst die Vorläufer blühender Entwickelung des Landes sind, daß erst durch sie schlummernder Unternehmungsgeist geweckt, die Reichthümer abgelegener Thäler und entfernter Wildnisse aufgeschlossen, neue Bedürfnisse und Wünsche hervorgerufen werden müssen.

Das System Peruanischer Eisenbahnen, wie es theils vollendet, theils projectirt ist, ist ein ausgedehntes, das der Natur des Landes gemäß in zwei Theile zerfällt, eine Anzahl von Querbahnen, welche die Andes überschienen, und eine Längslinie durch die Sierra vom Hafen Puno am Titicacasee nach Cerro Pasco und weiter nach Catamarca und Jaen, welche die Endpunkte der Querbahnen in Verbindung bringt. Die Staatsbahnen messen zusammen 1281 Englische Meilen und sind auf 128,354,600 Soles (à 5 Franken) veranschlagt; dazu kommen noch Privatbahnen von 496 Meilen Länge, welche 24,420,000 Soles kosten, und solche gemischter Verwaltung, 253 Meilen lang und auf 27,200,000 Soles veranschlagt. Das macht in Summa 22 Linien von 2030 Englische Meilen Länge und 750 Millionen Reichsmark (37½ Millionen Englische Pfund) Kosten. In der That ein Riesenunternehmen für ein Volk von kaum 3 Millionen Seelen! Doch ist schon die Hälfte des Geldes flüssig und 620 Meilen Schienen*) sind bereits gelegt.

Hochverdient hat sich Mr. Meiggs, der Amerikanische Bauunternehmer, dadurch gemacht, daß er sieben dieser Bahnen für 133,000,000 Soles zu bauen unternahm, von denen zwei vollendet und die fünf übrigen, die längsten und schwierigsten, im

*) So Markham. Nach Don Pedro Galvez, dem Peruanischen Gesandten in London sogar schon 1056.

Bau begriffen sind. Sein größtes Verdienst besteht aber darin, daß Alles, was er ausführen läßt, auch gut und solide gemacht wird. Nach Professor Orton von New-York, welcher soeben Peru besuchte, findet man besser gelegte Schienen, sorgfältiger gebaute Brücken, Wölbungen und sonstiges Mauerwerk und bewundernswerthere Proben von Ingenieurkunst in der ganzen Welt nicht. Die Spurweite aller Bahnen ist 4 Fuß 8½ Zoll, diejenige der Chimbote-Huarasbahn nur 3 Fuß. Der Wagenpark ist Amerikanischen Ursprungs; jede Locomotive kostet 20- bis 25,000 Soles, jeder Wagen I. Klasse 5500. Die Schwellen kommen aus Oregon, Schienen und stehende Dampfmaschinen aus England, namentlich Leeds. Buden und Bahnhofsgebäude sind meist aus Englischem, galvanisirtem Eisen. Die Ingenieure sind ohne Ausnahme Engländer oder Amerikaner; die Arbeiter eingeborene Indianer, also die Nachkommen derjenigen, welche die Straßen der Ynkás pflasterten, sodann Chilenen und Chinesen.

---

69. Die Tiefseeforschungen der Challenger-Expedition*).

Wir verließen das von der Britischen Regierung mit Tiefseeforschungen beauftragte Expeditionsschiff »The Challenger«, Kapitain George Nares, beim Beginn seiner Fahrt von Bahia ostwärts nach dem südlichen Theile des Atlantischen Oceans**). Seitdem sind über die Fortsetzung der Arbeiten dieser wissenschaftlichen Expedition neuere Berichte eingetroffen, aus welchen wir das Wichtigste hier folgen lassen.

Die Lothungen östlich vom Cap S. Roque in der Nähe des Eilands Fernando Noronha hatten eine Tiefe von 2275 Faden ergeben; nach der Brasilianischen Küste zu zeigte sich eine beträchtliche Erhöhung des Meeresbodens, immer aber betrug die Tiefe noch 1375 Faden, selbst in der Nähe der Küste. Dieselbe fällt also steil zu dem südatlantischen Tiefseebecken ab, welches sich bis zur Südspitze von Afrika in einer ziemlich gleichmäßigen Tiefe von 2050 bis 2677 Faden ausbreitet. Nur an der Nordgrenze dieses Beckens, zwischen 1 und 10° S. B., östlich von dem obengenannten Felsen von Noronha finden sich Einsenkungen von größerer, bis zu 3450 Faden herabsteigender Tiefe. Am 14. October 1873 wurde von dem »Challenger« das einsam auf der Hälfte des Weges zwischen Südamerika und Südafrika belegene Eiland Tristan da Cunha (37° S. B.) erreicht, die einzige bewohnte Stätte in diesen Gewässern. Als Napoleon auf St. Helena gefangen gehalten wurde, stationirte man eine Wache von Artilleristen auf dieser verlassenen Insel, wahrscheinlich um die Ausführung von Fluchtplänen des großen Corsen zu verhindern, obwohl sich schwer begreifen läßt, was diese Wache auf dem 1300 Seemeilen von Helena entfernten Tristan da Cunha helfen sollte. Seit jener Zeit ist die Insel bewohnt; denn nach Napoleons Tode blieben mehrere Soldaten auf derselben zurück, und ihre Nachkommen, vermehrt durch Einwanderung vom Cap, bilden die heutigen Bewohner, welche auf der zum Theil aus 1000 bis 1500 Fuß hohen Felsen bestehenden Insel wohl Weide für zahlreiches Vieh, besonders Schafe, finden, in Bezug auf Korn und andere Lebensbedürfnisse aber auf die Gutmüthigkeit vorbeifahrender Walfischfänger angewiesen sind, denen sie beim

*) Nach dem »Geographical Magazine«.
**) Postarchiv, 1874, Seite 181.

Waarentausche die Eier von Seevögeln verhandeln. Auch an Tauben und Hühnern fehlt es auf Tristan da Cunha nicht; und es ist deshalb zu verwundern, daß nicht mehr Schiffe dort anlegen, um sich frischen Proviant zu verschaffen. Die Häuser sind aus dem weichen Sandstein, der sich auf der Insel findet, gebaut, und zum Schutz gegen die Winterstürme inwendig mit Holz verkleidet, da Mörtel nicht existirt.

Außer Tristan liegen, etwa 20 Meilen davon entfernt, noch zwei kleine Inseln in dieser Breite. Capitain Nares beschloß, bei einer derselben, »Inaccessible Island« genannt, anzulegen, da ihm in Tristan mitgetheilt war, daß zwei Deutsche sich auf derselben befinden sollten, von denen man seit langer Zeit nichts gehört hatte, weil es an jeder regelmäßigen Verbindung zwischen Tristan und der »unzugänglichen Insel« fehlt. Bei dem Eintreffen des »Challenger« waren die beiden Deutschen in der That auf dem Strande beschäftigt, schienen aber zu schwanken, ob sie mit dem Schiffe, das ein Boot aussetzte, in Verbindung treten sollten oder nicht. Als das Boot jedoch landete, eilten sie auf dasselbe zu und nahmen dankbar das Anerbieten, nach dem Cap der guten Hoffnung mitzufahren, an. Die Geschichte dieser beiden Deutschen, deren Name Stoltenhoff ist, hat viele Aehnlichkeit mit einer Robinsoniade, vor der sie nur den Vorzug besitzt, völlig wahr zu sein. Der Eine von ihnen hatte im Jahre 1870 auf dem Schiffe »Beacon Light« die Reise von Schottland nach Rangoon (Ostindien) angetreten; ungefähr 6—700 Seemeilen von Tristan brach auf der Brigg Feuer aus. Schon schien der Untergang des Schiffes sicher; da gelang es der Mannschaft, das einzige Boot mit einigen Lebensmitteln zu retten und auf diese Weise Tristan da Cunha zu erreichen. Dort wurden sie von den Bewohnern in menschenfreundlicher Weise behandelt und verpflegt, später aber von einem andern Schiffe aufgenommen und nach Aden geschafft. Gustav Stoltenhoff hatte sich sodann von Aden aus nach Deutschland zurückbegeben. Da er aber dort seine Familie durch den Krieg ruinirt fand, beschloß er, eingedenk der guten Behandlung, die er von den Tristanern erfahren hatte, mit seinem Bruder nach Tristan da Cunha auszuwandern. Der Capitain des Schiffes »Java«, auf dem sie sich eingeschifft hatten, brachte sie indessen nicht nach dieser Insel, sondern setzte sie auf »Inaccessible Island« aus, das er als äußerst fruchtbar schilderte. Die Brüder landeten dort am 27. November 1871; mit verschiedenen Vorräthen und einem Boote ausgerüstet, errichteten sie an der vor Winden geschützten Nordostseite der Insel eine Hütte und lebten von der Jagd sowie dem Fischfange anfangs erträglich. Unglücklicherweise aber wurden ihre Provisionen immer geringer; die schlechte Jahreszeit mit Regen und Stürmen sowie der Verlust ihres Bootes beraubte sie aller Hülfsmittel und so sahen sie sich bereits dem Verhungern nahe, als im September 1872 ein Französisches Schiff in Sicht kam, das ihnen für Penguin-Eier eine Quantität Zwiebacks überließ. Schon im November aber, wo auch diese Vorräthe verbraucht waren, wurde ihr Loos wieder sehr traurig. Im December erlangten sie etwas Proviant von einem Amerikanischen Walfischfänger und harrten auf die Wiederkehr eines Schiffes, der »Themis«, das sie abzuholen versprochen hatte, freilich vergeblich. Monate verflossen in dieser trostlosen Einöde den beiden Männern in derselben Weise; nur mühsam konnten sie ihren Hunger durch Wurzeln und durch das Fleisch einiger Seevögel und Tauben stillen, die sie fingen, und sie hatten bereits alle Hoffnung auf Rettung aufgegeben, als sie endlich am 16. October 1873 von dem »Challenger« erlöst wurden.

Nach dieser Episode setzte der »Challenger« seine Fahrt nach dem Cap fort; er fand bei seinen Lothungen an der Südostseite des Atlantischen Oceans eine tiefere

Einsenkung des Meeresbodens, als an der Westseite. Noch in der Nähe des Caps beträgt die Meerestiefe 2650 Faden; erst unmittelbar an der Küste erhebt sich der Boden, so daß auf 1250 Faden Grund gelothet wurde.

Hiermit war die Durchkreuzung des Atlantischen Oceans seitens des »Challenger« beendet. Die Reisen desselben haben insbesondere ermöglicht, die Configuration des Meeresbodens in dem nördlichen Theile dieses Meeres mit einiger Sicherheit festzustellen; für den Südatlantischen Ocean liegt dazu ausreichendes Material noch nicht vor.

Die Gestaltung der Bodenumrisse des Nordatlantischen Meeres, für welche übrigens auch Sr. Majestät Schiff »Gazelle«, Capitain Freiherr von Schleinitz, werthvolle Beobachtungsresultate geliefert hat*), läßt sich graphisch durch ein Bild veranschaulichen, welches dem Buchstaben S, aber in der Form ∽, ähnlich ist, und die Trace des tiefsten, bis über 2500 Faden hinabsteigenden Canals anzeigt, welcher sich von der Höhe der Bahama-Inseln bis nach der Afrikanischen Westküste, in der Breite zwischen den Canarischen und Cap Verde-Inseln, erstreckt. Zwei andere tiefe Rinnen gehen von Norden nach Süden. Die eine zieht sich zwischen Madeira und San Miguel bis zur Breite des Britischen Canals und zwischen der Milne-Bank und Neufundland-Bank bis zu 48° N. B. hin, während die andere, zu beiden Seiten des Dolphin-Rise (einer Bank östlich von den Antillen) hinstreichend, an der Westseite bis 12° N. B. reicht, an der Ostseite des Atlantischen Oceans aber in paralleler Richtung mit der Afrikanischen Küste bis in den Südatlantischen Ocean hinüberführt. An diese Einsenkungen schließen sich zu beiden Seiten der Azoren (40° N. B.) Plateaus von 2000 Faden Tiefe an. Im Norden der Azoren erstrecken sich diese Gebiete ostwärts bis zum 52° N. B., westlich bis zum Eingange in die Davisstraße zwischen Nordamerika und Grönland; im Süden der Azoren streichen sie zwischen St. Paul Rocks und Fernando Noronha, im Osten der Brasilianischen Küste, durchbrechend zwischen der letzteren und jenen Eilanden hin, bis sie weiter südlich in die tiefere Einsenkung des Süd-Atlantic übergehen.

Der Boden in den 2700 Faden übersteigenden Tiefen besteht aus einer Art rothen Thons, der zwar in dem äquatorialen Becken von dieser Tiefe sich nicht vorfand, später aber sowohl an der Afrikanischen, als auch der Südamerikanischen Seite des Südatlantischen Oceans wieder als röthlicher Schlamm auftrat.

Von besonderer Wichtigkeit sind die Ergebnisse der oceanischen Temperaturfeststellungen des »Challenger«. Es steht längst fest, daß die größere oder geringere Wärme der Meeresschichten, welche die Continente umgeben, einen bedeutsamen Einfluß auf die klimatischen Verhältnisse des Festlandes ausübt. Die Gesetze, nach welchen diese Einflüsse sich geltend machen, können aber erst genauer erkannt werden, wenn man den Lauf, den Umfang und den Wärmegrad der Meeresströmungen con-

*) Vergl. Hydrographische Mittheilungen, Heft 17, vom 22. August 1874. Sr. Majestät Schiff »Gazelle«, welches am 21. Juli 1874 Kiel verließ, um die Deutschen Beobachter des Venus-Durchgangs nach der Kerguelen-Insel zu bringen, hat zwischen Plymouth und Madeira 6 Lothungen vorgenommen, welche folgendes Resultat ergaben:

47° 24′	N. B.	= 1460	Meter	Tiefe,
44° 30′	»	= 4520	»	»
42° 9′	»	= 5254	»	»
38° 48′	»	= 4802	»	»
35° 43′	»	= 4751	»	»
33° 52′	»	= 3809	»	Tiefe.

statirt hat. Die Erforschung der Lage isothermaler Sectionen des Oceans, wie sie von dem »Challenger« durch zahlreiche Beobachtungen und Messungen erzielt ist, bietet ein reichhaltiges, für die Wissenschaft unschätzbares Material zu dieser Feststellung dar.

Die Messungen des Wärmegehalts der Meeresschichten wurden von dem »Challenger«, soweit angänglich, in der Weise vorgenommen, daß möglichst gleichzeitig durch 7—10 Thermometer die Temperatur der über einander bis zu 1500 Faden Tiefe gelagerten Gewässer festgestellt wurde. Es war hierzu, namentlich bei starken Strömungsverhältnissen, große Sorgfalt erforderlich. Alle ermittelten Temperaturgrade mußten überdies bezüglich der Alteration durch den Druck des Wassers der Correctur unterzogen werden.

Die Temperatur der Schichten östlich von St. Paul Rocks unter dem Aequator wurde als normale in allen Tiefen angesehen. Die Abkühlung wächst an dieser Stelle proportional der Tiefe; Abweichungen vom Normalstande werden höchstens an der Oberfläche durch partielle Strömungen herbeigeführt. Die Verminderung der Temperatur des Wassers, je tiefer man hinabsteigt, ist übrigens hier eine rapide. Während an der Oberfläche 78° (F.) beobachtet wurden, betrug die Temperatur in 60 Faden Tiefe nur noch 61°,5, in 150 Faden nur 50°. Der Einfluß der Sonnenstrahlen reicht etwa 60—80 Faden tief. Merkwürdigerweise ist das Wasser des Nordatlantischen Oceans in dieser Tiefe nördlich vom 40° N. B. wärmer, als in gleicher Tiefe unter dem Aequator, mit Ausnahme der Gewässer in der Nähe der Bermudas-Inseln, wo die correspondirenden Schichten kälter sind, weil ein Theil des Labrador-Stroms hier unter dem Golf-Strom hinstreicht und eine Abkühlung der oberen Lagen bewirkt. Die mittlere Temperatur der Gewässer in weniger als 1500 Faden Tiefe ist im nördlichen Theile des Atlantischen Meeres um 4½° wärmer, als unter dem Aequator.

Capitain Nares hat den Gang der Isothermal-Linien durch eine graphische Skizze und durch Tabellen veranschaulicht, welche auf die Temperaturverhältnisse des Atlantischen Oceans helles Licht werfen. Die von ihm in Betracht gezogenen Sectionen erstrecken sich von West nach Ost auf den Linien von den Bermudas nach den Azoren, von Westindien nach den Canarischen Inseln, von Pernambuco nach Fernando Noronha und weiter bis zum 14° 49′ W. L. v. Gr., endlich von Bahia nach dem Cap der Guten Hoffnung; außerdem sind zwei Isothermal-Sectionen in der Richtung von Nord nach Süd zu beiden Seiten des Oceans festgestellt worden. Die Tabellen ergeben außer der Temperatur an der Oberfläche des Meeres die ermittelten Temperaturgrade für die verschiedenen Schichten, und zwar meist um je 100 Faden Tiefe hinabgehend bis zum Meeresboden, dergestalt, daß das Sinken der Temperatur in den einzelnen Lagen genau verfolgt werden kann. z. B.

> 32° 54′ N. B. 63° 22′ W. L. Temperatur der Oberfläche 74°, in 60 F. 70°, in 110 F. 65°, in 350 F. 60°, in 400 F. 55°, in 450 F. 50°, in 520 F. 45°, in 680 F. 40°, in 750 F. 39°, in 870 F. 38°, in 1230 F. 37°, in 1590 F. 36°, in 2360 F. (Boden des Meeres) 35°, u. s. f. auf der ganzen Route von den Bermudas-Inseln bis zu den Azoren und Madeira.

In derselben Art sind die Sectionen von Nord nach Süd und zwar von 34° 54′ N. B. bis 26° 15 S. B. zu beiden Seiten des Oceans, d. h. an den Küsten des Amerikanischen und des Afrikanischen Continents, durch specielle Daten erläutert.

Der Begleitbericht der Expedition liefert außerdem werthvolle Angaben über die aus den Isothermal-Linien resultirende Vertheilung der Kalt- oder Warmwasser-Bassins im Atlantischen Ocean.

In der nördlicheren Section, zwischen den Azoren und Bermudas z. B. zeigen die Isothermen, je weiter westlich sie kommen, bis zur Tiefe von 400 Faden eine Erhöhung der Temperatur. In größerer Tiefe dagegen, bis zu 800 oder 900 Faden, lagert darüber ein kälteres Bassin, dessen Temperatur mit steigender Tiefe abnimmt.

Bemerkenswerth ist es, wie zwischen 60 und 40° Breite die Isothermen durch den Einfluß des warmen Gürtels an der Westseite in größere Tiefen herabgedrückt werden. Ist dieser Gürtel überschritten, — westlich von den Azoren —, so steigt das Wasser, welches herabgedrückt war, wieder in die Höhe und nimmt genau dieselben Schichten ein, wie sie in der Section 1000 Meilen südwärts vorgefunden wurden. Ungefähr 200 Meilen westlich von den Azoren scheint eine Stelle des Oceans zu sein, welche fast ganz frei von Strömungen ist. In der Region nördlich von dem warmen Gürtel tritt wiederum eine Abweichung der Isothermen ein; dieselbe steht offenbar mit dem nördlich von den Azoren gegen die Westküsten von Europa anprallenden Golf-Strome im Zusammenhange. Dieser Strom wird von den Küsten zurückgeworfen und übt, nachdem er ca. 15° seiner Temperatur verloren hat, alsdann die Wirkung aus, daß die Isotherme von 45°, welche etwa 550 Faden unter der Oberfläche streichen sollte, bis auf 700 Faden hinabgeht. Das Wasser hat also durch den Golf-Strom eine um 3° höhere Temperatur, als in der correspondirenden Schicht der weiter südlich belegenen Section, erlangt.

Ebenso ist die Temperatur am Meeresboden (die zwischen den Azoren und Cap Verde constant 35,2° beträgt) in der Bay von Biscaya um 1° wärmer, während sie an der Westseite des Atlantic um 2,8° kälter ist, als in der Normalzone. Es ergiebt sich aus diesen Untersuchungen die wichtige Thatsache, daß zwischen Amerika und den Azoren ein ungeheures Warmwasser-Reservoir existirt, dessen Flächeninhalt etwa 2 Mill. Quadratmeilen (Engl.) und dessen Tiefe 1000 Fuß beträgt: Mächtigkeitsverhältnisse, welche den erheblichen Einfluß dieses Bassins auf die klimatischen Verhältnisse West-Europas erklärlich erscheinen lassen.

Die Bassins des Südatlantischen Oceans sind zum Theil kälter, als nördlich vom Aequator; immer aber zeigen sie noch einen etwas höheren Temperaturstand als denjenigen der äquatorialen Schichten. Das relativ kälteste Wasser fand sich an der Südamerikanischen Küste vor, in 2150 Faden Tiefe 33,1° F.

Am 17. December 1873 setzte der »Challenger« seine Reise von der Simons-Bai nach Kerguelens-Land fort, sich südlich von der Capstadt zunächst der Erforschung des warmen Agulhas-Stroms zuwendend, der eine so bemerkenswerthe Einwirkung auf das Klima des Caplandes äußert. 80 Meilen vom Cap entfernt besitzt der Strom eine Breite von 250 Meilen und beeinflußt die Meerestemperatur bis zu 400 Faden Tiefe. Sodann wurde Prinz Edwards-Insel passirt, und am 7. Januar 1874 traf der »Challenger« in Christmas-Harbour (Kerguelens-Land) ein, wo er Briefe für die an den Arbeiten zur Beobachtung des Venus-Durchgangs Theil nehmenden Britischen Gelehrten zurückließ.

10. Deutsche Poststenographie nach F. X. Gabelsberger's System.

Im Auftrage des Kaiserlichen General-Postamts bearbeitet

von

Heinrich Krieg,

Professor am Königl. stenographischen Institut zu Dresden.

Einleitung.

Das Wesen der Stenographie und der Nutzen einer Deutschen Poststenographie.

„..... Daß bei den großen Fortschritten, welche sich in der Neuzeit auf allen Gebieten menschlichen Wissens und menschlicher Thätigkeit vollzogen haben, unsere seit undenklicher Zeit unverändert gebliebene Currentschrift nicht mehr überall genügt, ist wohl unbestritten.“ Stephan.

Bis vor wenigen Jahren befand sich selbst noch der gebildetste Theil des Publicums in dem Glauben, die Stenographie bestehe in ihren Grundelementen aus Tausenden von Zeichen und Zeichencombinationen für Tausende von Wörtern, und es gehöre eine riesige, jahrelange Uebung dazu, um zu derjenigen Dexterität zu gelangen, die zur Fixirung des flüchtigen Wortes nothwendig ist. Dank der vielfach durch hervorragende Gelehrte und Staatsbeamte, durch wissenschaftliche und stenographische Corporationen gegebenen Aufklärungen hat zur Zeit eine andere und richtigere Auffassung der Sache Platz gegriffen, wenigstens weiß nunmehr jeder Gebildete, daß vor allen Dingen ein Alphabet jedem stenographischen Systeme zu Grunde liegt, in welchem alle zur Darstellung der Laute nöthigen Buchstaben enthalten sind, und daß aus der Verbindung dieser Buchstaben Silben und Wörter entstehen. Und in der That! Betrachten wir das erste stenographische Schriftsystem, das überhaupt Beachtung verdient, das System des Marcus Tullius Tiro, welcher zu Cicero in dem Verhältniß eines Freigelassenen stand, so tritt uns zunächst ein vollständiges Alphabet von A bis Z entgegen, das demnächst in Silben und Wörtern deutlich erkennbar erscheint. Ein Gleiches ist der Fall in der Alt-Griechischen Stenographie, in den Systemen der Engländer, Franzosen und Deutschen. Die ersten Systembegründer in Deutschland, Mosengeil und Horstig gingen ebenso von dem A-B-C aus wie der Erfinder der Deutschen Stenographie Franz Xaver Gabelsberger und die nach ihm folgenden 70 Schriftbildner*). Das A-B-C ist das Fundament, auf dem das stenographische Lehrgebäude ruht, und je trefflicher der Begründer dieses Fundament gestaltete, desto mehr konnte er überzeugt sein, den ganzen Bau in vollkommenster Form zur Ausführung zu bringen. Die meisten stenographischen Systeme sind eben daran zu Grunde gegangen, daß ihre Begründer, indem sie die Tragweite

*) S. Panstenographikon. Zeitschrift für Kunde der stenographischen Systeme aller Nationen. Herausgegeben im Auftrage des Königl. Sächs. Ministeriums des Innern von den Professoren H. Krieg und Dr. Zeibig. Dresden. Gustav Dietze's Buchhandlung.

der Fundamentalbestimmungen nicht zu übersehen vermochten, später zu Aushülfsmitteln greifen mußten, die gar sehr von den anfänglich zur Schau getragenen, als rationell gepriesenen Grundsätzen abwichen und die das ganze Werk und mit dem Werke die Stenographie überhaupt in Mißcredit brachten.

Zu allen Zeiten ist freilich die Aufstellung eines Alphabets, das nach allen Richtungen hin befriedigt, das namentlich den Gesetzen der Schreibkunst Rechnung trägt sowohl in Bezug auf die Schönheit und Verbindungsfähigkeit, als in Bezug auf die characteristische Unterscheidbarkeit der einzelnen Buchstaben, eine überaus schwierige Aufgabe gewesen, deren glücklichste Lösung unter all' den Männern, die sich an ein solches Werk machten, nur dem Bayerischen Ministerial-Secretair Gabelsberger nach jahrelangen Studien und Arbeiten gelungen ist und den man zum Dank dafür mit Recht als den Erfinder der Deutschen Stenographie feiert*).

Das Gabelsberger'sche Alphabet findet seine Begründung »im tiefsten, innersten Wesen der Sprache selbst und beruht auf dem wechselseitigen Aufeinanderwirken der Töne und Laute nach ihren sinnlichen Eigenschaften, nach ihrer productiven Beschaffenheit und Verwandtschaft« **). Die Auswahl und Anordnung der Gabelsberger'schen Schriftzeichen ist eine so glückliche, daß ihre Verbindung sich nicht nur überaus leicht herstellen läßt, sondern daß auch in vielen Fällen zur Darstellung von Silben und Wörtern lediglich eine Verschmelzung der characteristischen Merkmale der einzelnen Buchstaben genügt, so daß das Wort durch einen einzigen Federzug bezeichnet werden kann. Hier tritt uns eine Eigenthümlichkeit der Stenographie entgegen, welche wir in der Currentschrift, die nur Buchstabe an Buchstabe reiht, nicht finden.

Demjenigen, der kein Verständniß von der stenographischen Schrift besitzt, erscheinen die in derselben vorkommenden, durch characteristische Verschmelzung der Buchstaben entstandenen Wortbilder allerdings als ganz besondere, für die betreffenden Wörter gegebene Figuren, und man darf sich nicht wundern, wenn Jemand z. B. das aus einer Verschmelzung der Buchstaben **w u r m** entstandene, die gewundene Gestalt eines Wurmes in der That zur Schau tragende Wortbild, für eine ideographische, der Eigenthümlichkeit eines Wurmes entsprechende Bezeichnung des Wortes hält. Ist man aber erst Kenner der Buchstaben und ihrer sofort in die Augen fallenden, weil scharf ausgeprägten eigenthümlichen Formen, so wird man alsbald den früheren Irrthum belächeln und gerade die characteristische Darstellungsweise und die dafür gegebene Anweisung als etwas durchaus Selbstverständliches und Naturgemäßes betrachten.

Da hier von einer Eigenthümlichkeit der Stenographie die Rede gewesen ist, so sei noch einer anderen gedacht, die gleichfalls zeigt, wie vortrefflich Gabelsberger sein Alphabet gestaltet hat. Es sind nämlich die einzelnen Formen

---

*) Daß der Herr Verfasser des vorstehenden Aufsatzes, ein hervorragender Vertreter der Gabelsberger'schen Stenographie, die Verdienste seines Meisters um die Ausbildung der Deutschen Schnellschrift mit besonderer Anerkennung feiert, ist nur natürlich; die Gerechtigkeit erheischt indessen, neben Gabelsberger auch den Namen und das Verdienst des Mannes zu erwähnen, der als Urheber der Stolze'schen Stenographie in weiten Kreisen verehrt wird und der insbesondere für die praktische Verwendbarkeit der Schnellschreibkunst durch die Vervollkommung der Parlamentsstenographie Erhebliches geleistet hat.

Die Redaction des »Postarchivs.«

**) Gabelsberger. Anleitung zur Deutschen Redezeichenkunst oder Stenographie. München. 1834

der Buchstaben derart beschaffen, daß, obgleich sie der Hauptbestimmung nach ebenso wie die Buchstaben der Currentschrift die Schreiblinie zur Richtschnur zu nehmen haben, doch mit Leichtigkeit ihren Platz wechseln und gegeneinander etwas erhöht oder etwas vertieft werden können. Diese Eigenthümlichkeit bietet nun ein überaus bequemes Mittel, zwei Vocale, welche beim Aussprechen als hochtönend oder tieftönend vernehmbar sind — im ersteren Falle der Vocal J, im letzteren der Vocal U — klar und deutlich zu bezeichnen, ohne daß es der schriftbildlichen oder characteristischen Darstellung bedarf. Eine derartige Vocalbezeichnung nennt man die symbolische oder sinnbildliche. Hierher gehört auch die Bezeichnung des starken Grundtons A durch eine Verstärkung des mit einem Schattenstrich versehenen Consonanten. Auch die symbolische Bezeichnung der Vocale gestaltet sich als etwas durchaus Naturgemäßes, und da sie bedeutend kürzer ist als die schriftbildliche und unter Umständen auch die characteristische Darstellung, mit diesen beiden Bezeichnungsarten aber auch die gleiche Zuverlässigkeit theilt, so wird ihr in der Stenographie die oberste Stelle eingeräumt.

Durch weitere Eigenthümlichkeiten unterscheidet sich die Stenographie von der Currentschrift nicht, denn die in einzelnen Fällen gestattete Vertretung einiger Laute durch die Zeichen der klangverwandten Laute, welche hauptsächlich bei Fremdwörtern zur Anwendung gebracht wird; ferner: die Nichtbezeichnung der Dehnungslaute, die verkürzte Darstellung von Vorsilben und Nachsilben, von häufig auftretenden Neben-, Haupt- und Eigenschaftswörtern, einzelnen Artikeln, Fürwörtern und den Hülfszeitwörtern, ist Etwas, was auch in der gewöhnlichen Schrift mehr oder weniger vorkommt; wobei aber die Stenographie den Vortheil voraus hat, daß das in derselben gebräuchliche Kürzungsverfahren, welches nach durchaus rationellen Principien erfolgt, durch die sogenannte Wortschreiblehre fest geregelt wird. Alles, was in dieser Wortschreiblehre vorgetragen wird, findet — um es nochmals zu betonen — Analogien in unserer Current-Correspondenzschrift, weshalb auch die Anwendung der stenographischen Schrift als Correspondenzschrift sich sehr leicht eingebürgert hat, namentlich in jenen Ländern, in denen der stenographische Unterricht an höheren und mittleren Schulen von Staatswegen eingeführt worden ist: in Oesterreich, Bayern und Sachsen; aber auch in Preußen in Folge der seit ca. 15 Jahren durch treffliche Lehrer mit dem besten Erfolge geleiteten öffentlichen und Privatcurse, aus denen sogar ausgezeichnete Parlaments-Stenographen hervorgegangen sind.

Die letztere Andeutung führt noch dazu, ein kurzes Wort über die Verwendung der stenographischen Schrift im Parlament zu sagen.

Der Parlaments-Stenograph bedient sich bei der Ausübung seiner Kunst, eine bedeutende manuelle Fertigkeit vorausgesetzt, keiner anderen stenographischen Schrift, als der so eben mit dem Ausdruck »Correspondenzschrift« bezeichneten. Will er jedoch seinen schweren Beruf sich erleichtern — und wer wäre dazu nicht geneigt! — so nimmt er seine Zuflucht zu einem Abbreviaturverfahren, das von Gabelsberger eigens für parlamentarische Dienstleistungen erfunden und mit dem Namen »Satzkürzung« bezeichnet worden ist. Diese Kürzung, welche, wie der Name zeigt, nur im Satzzusammenhange anzuwenden ist, stützt sich auf die Gesetze der Sprache und der Logik dergestalt, daß das Sprachgesetz die Wortgattungen präcisirt, welche der Kürzung unterliegen können, während die Gesetze der Logik ganz genau die Verhältnisse bestimmen, unter welchen das kürzungsfähige Wort auch wirklich in gekürzter Form auftreten darf. Ohne Hinzutritt der logischen Bestimmungen wäre das einzig und

allein auf die grammatikalische Wortclassification gestützte Kürzungsverfahren unzuverlässig und darum unbrauchbar; es würde der Anforderung nicht entsprechen, daß das unter Anwendung der Satzkürzung Fixirte dieselbe Zuverlässigkeit der wortgetreuen Wiedergabe verbürgt, wie das mit der Correspondenzschrift Geschriebene. Auch hier bewegt sich Alles in festbegrenzten Regeln, die jede Willkür ausschließen, wodurch denn auch die Möglichkeit geboten wird, daß der eine Parlaments-Stenograph die Schrift des anderen lesen und dieselbe wortgetreu übertragen kann. Dem Studium der Satzkürzung müssen heutzutage sich alle diejenigen unterziehen, welche sich dem Berufe eines Parlaments-Stenographen zuwenden wollen.

Soviel über das Wesen der Stenographie.

Was nun den Nutzen betrifft, welchen die Anwendung der stenographischen Correspondenzschrift dem Postbeamten gewähren kann, so bedarf es nur der Hinweisung auf die Verordnung des Kaiserlichen General-Postamts vom 5. Januar 1873. Ueberall da, wo die durch jene Verordnung bekannt gegebene abgekürzte Currentschrift in Gebrauch treten soll: »bei allen im technischen Betriebe der Postanstalten vorkommenden Buchungen und Eintragungen von Postsendungen; bei den Eintragungen in die Brief- und Frachtkarten, in die Expreßzettel; bei dem Ausfüllen des Postvermerks auf den Postanweisungen 2c.«, läßt sich die stenographische Schrift mit einer ganz bedeutenden Ersparniß an Zeit verwenden*). Bei diesen Eintragungen handelt es sich zu allernächst um Orts- und Familiennamen, sowie um Bezeichnungen von Corporationen, wobei die stenographische Schrift mit ihrer überaus flüchtigen, kurzen, aber dabei doch der Orthographie eines jeden Wortes Rechnung tragenden Darstellungsweise die größten Dienste zu leisten vermag. Diese Wortklassen sind denn auch, einer Bestimmung des Herrn General-Postdirectors gemäß, als Beispiele zu den Regeln der »Deutschen Poststenographie« gewählt worden, nach welchen sich übrigens aber auch die im technischen Postbetriebe überhaupt vorkommenden Wörter bilden lassen.

Zum Schlusse möge noch darauf hingewiesen werden, daß das System der »Deutschen Poststenographie« in 4 Lectionen zerfällt, welche die Darstellung der Wörter durch Aneinanderreihung der stenographischen Buchstaben (einfache schriftbildliche Bezeichnung), durch charakteristische Verschmelzung der Buchstaben und durch sinnbildliche Vocalbezeichnung behandeln, sowie Regeln über die abgekürzte Bezeichnung der Vornamen, Vorsilben, Nachsilben und einiger Formwörter enthalten werden, denen noch eine kurze Anweisung zur phonetischen Schreibung Französischer Namen beigegeben ist.

So möge denn die Stenographie, gleichwie sie sich in unzähligen Fällen den verschiedensten Berufsklassen als zeitsparende, treue und zuverlässige Gehülfin bei der Ausführung des Schreibgeschäfts erwiesen hat, auch dem Stande zum Segen gereichen, dem ganz besonders die Sympathien der Deutschen Nation entgegengebracht werden!

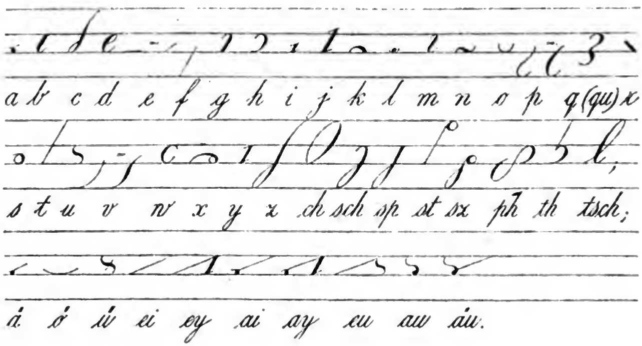
*) Selbst beim langsamen Schreiben der stenographischen Schrift nimmt man das Verhältniß des zur Herstellung dieser Schrift nöthigen Zeitaufwandes gegenüber der Currentschrift wie 4 : 1 an.

Erste Lection.

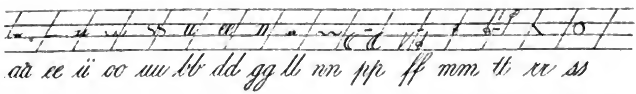
Die stenographischen Buchstaben und deren Verbindung zu Silben und Wörtern.

§. 1. Das stenographische Alphabet besteht aus folgenden Buchstaben:

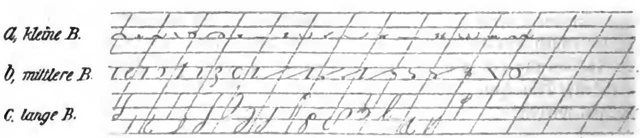
a) Vocale, Consonanten, Umlaute und Diphthongen.



b) Doppelvocale und Doppelconsonanten.



§. 2. Nach ihrer Größe werden die stenographischen Schriftzeichen eingetheilt in:



§. 3. Die Grundform für **a** und **l** ist ein einfacher Punkt, für **i**, **j** und **v** ein Grundstrich. Durch An- und Ausstriche werden die Grundformen verbindungsfähig gemacht, wobei zu beachten ist, daß bei **a** die Bindestriche stets oberhalb, bei **l** stets unterhalb des Punktes stehen müssen. Die Ausstriche sind nicht zu schreiben, sobald **a**, **l**, **i**, **v** den Schluß des Wortes bilden.

§. 4. Das wagerecht geschriebene e wird nur dann gebraucht, wenn das Wort mit einem e beginnt (Anlaut = e). In der Mitte und am Ende des Wortes (Inlaut und Auslaut) wird e in der Form eines Bindestriches bezeichnet.

Die Verbindung des Anlaut = e richtet sich nach der Form des darauf folgenden Consonanten[1]).

§. 5. Die meisten Schriftzeichen haben einen Grund- oder Schattenstrich. Schattenlos sind die Buchstaben f und t, sowie die von der unteren Grenzlinie aufwärts zu schreibenden Formen für p und v.

§. 6. Die Consonanten f, p, v, t und st müssen, wenn sie zu Anfange eines Wortes stehen, mit ihrem Endpunkte die Schreiblinie berühren; f, p und v sind daher aufwärts, t und st abwärts zu schreiben.

§. 7. Das z wird in der Mitte und am Ende des Wortes ohne Oberlänge geschrieben[2]); auch ist die Schlinge des z ebenso wie die Schlinge des sch verkürzungsfähig[3]). Das nach Consonanten folgende sch wird in seinem oberen Theile etwas verkürzt.

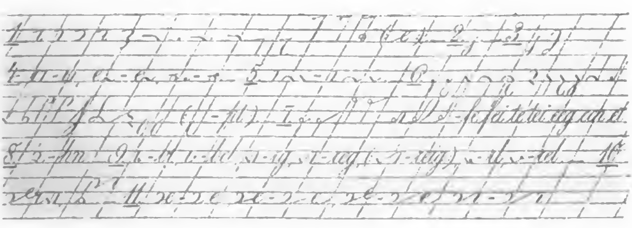
§. 8. Die Verbindung der Buchstaben zu Silben und Wörtern erfolgt:

a) durch die den sanft gebogenen Grundformen bereits beigegebenen kleinen Bindestriche[4]);
b) durch die Anfügung eines Bindestriches bei den schroff abschließenden Zeichen[5]);
c) durch unmittelbaren, d. h. ohne Verwendung eines Bindestriches erfolgenden Anschluß des nachfolgenden Buchstaben an den vorhergehenden[6]);
d) durch eine kleine Verbindungsschlinge in dem Falle, wo eine unmittelbare Verbindung zweier Buchstaben einen stumpfen Winkel ergeben würde[7]). Bei der Verbindung des h mit n ist ebenfalls eine kleine Schlinge zu verwenden[8]).

Der Bindestrich ist so kurz zu zeichnen, daß eine Verwechselung mit dem Inlaut = e unmöglich wird[9]).

§. 9. Bei den zusammengesetzten Hauptwörtern schließt sich an den letzten Buchstaben des ersten Wortes der erste Buchstabe des zweiten Wortes an[10]). Eine Ausnahme von dieser Regel kann bei dem Zusammentreffen von t und f entstehen, in welchem Falle eine getrennte Schreibung der beiden Hauptwörter zu erfolgen hat.

§. 10. Ein Wort ist nur dann correct geschrieben, wenn nach Zerlegung desselben in seine einzelnen Buchstabenbestandtheile jeder Buchstabe in seiner ihm gegebenen Form erscheint[11]).



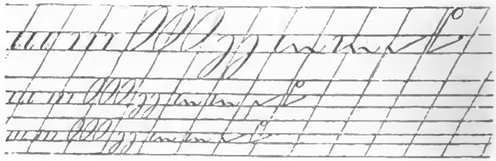
Aufgaben zum Lesen und Abschreiben.

(Zu den ersten schriftlichen Uebungen verwende man liniirtes Papier und gebrauche, je nachdem man gewöhnt ist groß oder klein zu schreiben, das folgende für große (A), kleine (C), auch mittlere (B) Schrift maßgebende Liniennetz.)

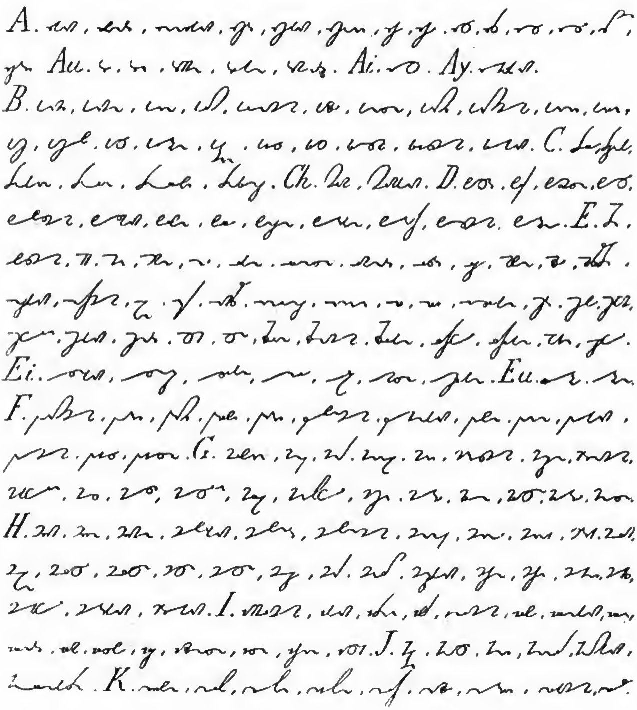
A. Grosse Schr.

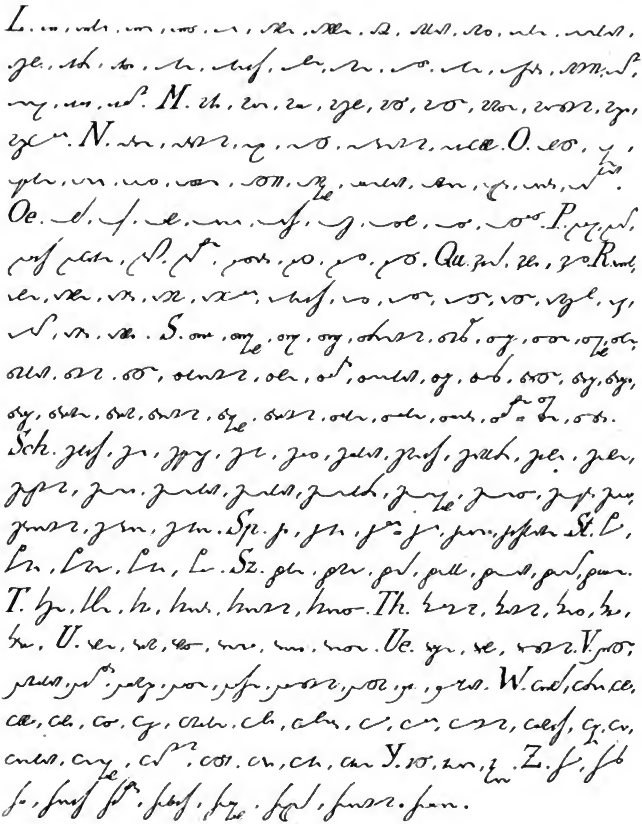
B. Mittlere Schr.

C. Kleine Schr.



Ortsnamen.





Aufgaben zum Uebertragen.

Familiennamen.

Adler, Anke, Anselm, Anser, Appolt, Ascher, Asser, Atzel; Baacke, Baatz, Becker, Belke, Beelke, Beeleke, Beer, Behn, Behneke, Beilcke, Belcke, Beltz, Belz, Bennecke, Berger, Berr, Berrer, Behr, Behrenz, Berth, Bey, Bez, Bezzel, Blede, Blenk; Cölle; Daake, Decken, Degele, Degen, Deig, Demme, Denker, Dewe, Dey, Deutsch; Ebel, Ebert, Eck, Eckert, Eckoldt, Edler, Edeler, Egele, Egeler, Egert, Eggert, Ehrle, Ekert, Elbel, Elger, Elmer, Emele, Emmel, Ente, Entz, Erche, Erker,

Erler, Erpel, Erpf, Ernst, Escher, Esse, Ette, Ettel, Ettele, Eule, Euler, Ewert; Eicke, Eisele, Eisen, Eisert; Eylert, Eyser, Eyssen; Faak, Fecke, Feige, Focke, Fölkel, Föllmer, Fort, Faust, Faubel, Fay, Funke, Fleischer, Flek, Flatau, Flatow, Frede, Fredereck, Freidel, Freise, Frese, Freese, Fresser, Freyer, Freyse, Friesen, Frenzel, Frentzel, Freudenberg; Gaab, Gaap, Gebel, Gebert, Gede, Geeren, Geerke, Gerts, Gehde, Geidel, Geil, Geist, Geis, Geisel, Geiseler, Geisler, Geiss, Geissel, Geissler, Gepp, Gerke, Geselle, Geu, Gewert, Gey, Giel, Giesel, Giessler, Gauer, Gleiss, Gliese, Gneiss, Gneist; Haagen, Haake, Haase, Heckel, Hecker, Heege, Hegel, Hegele, Hegner, Hess, Heide, Heidler, Heike, Heil, Heim, Heise, Heiser, Hekel, Held, Helf, Hemme, Henne, Hepp, Heuer, Hey, Heyde, Heym, Heyse, Hermes, Hermenau, Hertslett, Heß, Hess; Ibe, Icke, Ideler, Igel, Ihm, Ike, Ilse, Illse, Imme, Iseke, Isert, Isler, Issler, Iwe; Jöcke, Jütte, Jensen, Jeschke, Jessat, Joel, John, Joop, Josetty; Kaag, Kaatz, Keber, Keil, Kemler, Kerl, Kern, Keyl, Kaut, Keller, Kellner, Keltau, Kemsies, Kiepke, Klee, Kleeberg, Kleiber, Kleipa, Kleiß, Kleist, Klemm, Kletsch, Keltsch, Kliewer, Knebel, Knauth; Laak, Laaser, Leben, Leber, Lecke, Lege, Legien, Lehm, Lehnert, Lemmel, Lenke, Lentz, Lenz, Leyde, Liedtke, Leisner, Leistner, Leo, Lewel, Liewes; Maar, Maas, Maaß, Mahr, Meerle, Mehnert, Melle, Mencke, Mense, Mente, Menthe, Mentz, Menz, Merker, Meske, Mey, Meynert, Meyer, Medem, Meist, Meissner, Messow, Mehrer, Mehrle; Nebel, Neese, Neske, Nelson, Negele, Neide, Neie, Neue, Neuber, Ney, Neye, Nauen; Obert, Obst, Och, Ohm, Off, Orth, Ortleb, Ortlepp, Otho, Ott, Otte, Otto, Oscher, Ossau, Ostau, Oyer; Oette, Oettel, Oettle, Oeser; Paatz, Paap, Pattke, Patzke, Pauck, Peeg, Peicker, Peil, Peip, Peltz, Polte, Poltz, Popp, Posselt, Poth, Pott, Puche, Putter, Putzer, Porteck, Pultke, Plitt, Plewe, Plewka, Plath, Platow, Platz, Pfeil, Pfaub, Pfuel; Quatz, Quedenau, Queiß, Quoos; Raabe, Raach, Raake, Reckert, Redde, Reden, Reede, Reide, Reetz, Regel, Regler, Regen, Regner, Rehm, Rehtz, Reibe, Reiber, Reif, Reiff, Reimer, Reis, Reise, Reiss, Reisse, Reiß, Remme, Reuck, Reuk, Renner, Renz, Reyger, Reymer; Saal, Sebert, Seeger, Seele, Seelke, Seer, Seger, Sehm, Sehr, Seibert, Seidel, Seidler, Seiz, Selge, Selke, Selle, Sellmer, Semmel, Senne, Senf, Senfft, Sepp, Serre, Seymer, Söller, Sömmer, Sommer, Sorge, Sottek, Soult, Suther, Sy, Saucken, Sauer, Saul, Skerle, Skerley; Schelk, Scherte, Schicke, Schön, Schönberg, Schönau, Schöpf, Schöpff, Schörne, Schötzel, Schöbel, Schulz, Schulze, Schultz, Schultze, Schaar, Schenk, Scheibe, Scheidler, Scherff, Scherres, Schesmer, Schesch, Schiel, Scholl, Scholz, Schott, Schorlepp; Speer, Speck, Spede, Spey, Spehr, Spieß, Spode; Staats, Steckel, Stehr, Steil, Steuben, Steyl; Taatz, Taege, Teetz, Tegen, Teige, Tedeski, Telschow, Temmler, Teuke, Teyke, Tyßka; Theden, Theile, Theiss, Theuer, Thie, Thiede, Thieler, Thiem, Thieme, Thier, Thies, Thietz; Ubert, Ucko, Ude, Uhde, Ulber, Unte, Uth, Utz, Ulff, Ulke, Ulmer, Unzer; Vocke, Volck, Volger, Volke, Völke, Volkert, Vollmer, de Veer, Vogt, Voigt, Voigdt, Voß; Waage, Waas, Weber, Wecker, Wedde, Wedeke, Wedell, Weede, Weeger, Weger, Weiblen, Weick, Weide, Weidt, Weier, Weigel, Weiger, Weigle, Weihe, Weiher, Weike, Weikert, Weil, Weiler, Weller, Wenk, Went, Wente, Wenz, Werker, Werneke, Werner, Werth, Werther, Wese, Weske, Wessel, Weyde, Weyer, Weygel, Weyher, Weyl, Weiß, Weiss, Weitschat; Zedler, Zeidler, Zeideler, Zeis, Zeisse, Zeiz, Zelle, Zenke, Ziemer, Ziehr, Zeh, Zeihe, Zeikau, Ziebell, Ziegler, Ziemer, Zieske, Zoch, Zorn, Zucker, Zude; Tschepp.

(Forts. folgt.)

II. Kleine Mittheilungen.

Bestrafung von Betrügereien mit Postvorschüssen. Im vergangenen Sommer wurden bei einer Berliner Postanstalt von einem angeblich gut situirten Geschäftsmanne S. fortgesetzt Sendungen unter Postvorschuß eingeliefert, dessen sofortige Auszahlung der Absender sich dadurch zu verschaffen wußte, daß er anfänglich verschiedene Briefe mit Nachnahmebeträgen noch vor Ablauf der vorgeschriebenen Frist eingelöst und die betreffenden Beamten dadurch in den Glauben versetzt hatte, er sei eine sichere Person. Nachdem S. eine Summe von 72 Thalern auf im Ganzen 16 Sendungen erlangt hatte, stockte plötzlich die Einlösung; es stellte sich heraus, daß die Adressen der Sendungen fingirt und letztere lediglich zu dem Zwecke aufgeliefert waren, um die Annahmebeamten der Postanstalt zu täuschen und Geld zu erschwindeln. Die Angelegenheit wurde von der Postbehörde zur strafrechtlichen Verfolgung des Einlieferers überwiesen; S. wurde unter Anklage gestellt; er gestand auch zu, daß er die erwähnten Manöver in der Absicht, sich Geld für sein Geschäft zu verschaffen, unternommen habe, stellte jedoch in Abrede, den beiden Post-Annahmebeamten falsche Vorspiegelungen hinsichtlich der Sendungen gemacht zu haben. Dieser Einwendungen ungeachtet erkannte das Stadtgericht zu Berlin den Angeklagten für schuldig, durch sechszehn verschiedene selbstständige Handlungen in der Absicht, sich einen rechtswidrigen Vermögensvortheil zu verschaffen, das Vermögen des Reichspostfiscus bez. der beiden Postbeamten dadurch beschädigt zu haben, daß er durch Vorspiegelungen falscher Thatsachen Irrthum erregte. »Die beiden als Zeugen vernommenen Postbeamten«, heißt es in den Erkenntnißgründen, »haben übereinstimmend versichert, daß, wenn sie gewußt hätten, daß die betreffenden Adressen der Vorschußbriefe von dem Angeklagten fingirt seien, sie unter keinen Umständen die Vorschüsse gezahlt haben würden. Die Richtigkeit ihrer Angaben leuchtet um so mehr ein, als sie, wie ihnen bekannt war, Vorschüsse an den Angeklagten aus der Postkasse nur auf eigene Verantwortlichkeit zahlen durften und sie sich eines Amtsverbrechens schuldig gemacht haben würden, wenn sie dem Angeklagten behülflich gewesen wären, selbst aus bloßer Nachsicht und Gefälligkeit Gelder aus der Postkasse zur Verwendung in seinem Geschäft auf Zeit zukommen zu lassen«. S. ist demgemäß auf Grund der §§. 263, 74 des Strafgesetzbuchs, bz. mit Rücksicht auf die Gewerbsmäßigkeit seines Vergehens, unter Anwendung des §. 74 a. a. O. zu einer Gefängnißstrafe von 9 Monaten, sowie zum Verlust der bürgerlichen Ehrenrechte auf die Dauer eines Jahres verurtheilt.

Leider war der Betrüger mittellos; es haben daher die beiden Post-Annahmebeamten für den der Postkasse durch sofortige Auszahlung der Postvorschüsse zugefügten Schaden regreßpflichtig gemacht werden müssen.

Das größte Kohlenfeld der Welt. Das Rocky Mountain-Kohlenfeld, welches sich durch Texas, das Indianer-Territorium, Neu-Mexico, Kansas, Missouri, Nebraska, Jowa, Wyoming, Colorado, Montana und Dacota erstreckt, hat eine Oberflächen-Ausdehnung von 1,180,000 □ Miles und eine Kohlenfläche von 513,000 □ Miles. Rechnet man dazu die ungefähre Kohlenfläche von Britisch Amerika mit 737,000 □ Miles, so ergiebt sich für Nordamerika eine Gesammtkohlenfläche von 1,250,000 □ Miles.

III. Zeitschriften-Ueberschau.

1) Deutsche Monatshefte. Heft IV. October 1874.
Die Kaiser Friedrichs-Sage. Der Entwurf eines Gerichtsverfassungs-Gesetzes für das Deutsche Reich. Statistische Nachrichten über die märkischen Städte, aus dem 16. und 17. Jahrhundert. Ueber den Turnbetrieb am Königlichen Wilhelms-Gymnasium zu Berlin. Die 49. Kunstausstellung der Königlichen Akademie der Künste in Berlin I. Zur Geschichte der Haus-, Hof-, Fabrik- und Handelsmarken. Chronik des Deutschen Reichs. Monatschronik für Juli 1874. Literatur.

2) Revue des deux mondes, Paris 15 Octobre 1874.
1. La guerre de France 1870—71. L'épilogue de la guerre. L'assemblée de Bordeaux et la prix, par M. Ch. de Mazade. 2. Les cours souveraines dans l'ancienne France. La chambre des comptes de Paris, par M. de Geffroy, de l'Institut de France. 3. Les études d'érudition en France et en Allemagne, par M. Albert Dumont. 4. Le prédicateur ambulant, dernière partie, par M. Edward Eggleston. 5. L'enseignement en Turquie; le lycée impérial de Galata-Sérai, par M. de Salve. 6. Un aventurier de la fin du siècle dernier. Le comte Joseph Gorani, d'après ses mémoires inédits, par M. Marc-Monnier. 7. Une nouvelle science auxiliare de l'histoire, la sigillographie ou science des sceaux, par M. Alfred de Maury, de l'Institut de France. 8. La musique tzigane en Hongrie, par M. Robert Frantz. 9. Chronique de la Quinzaine. 10. Revue musicale. 11. Essais et notices.

3) The Geographical Magazine, London, Trübner & Co., October 1874.
The arctic campaign of 1874. Travels in Northern-Persia. Dr. Nachtigall's explorations in Africa, 1869—74. The North American boundary survey. American exploration. The voyage of the »Challenger«. Formosa. Impressions of Jamaica. Reviews. Telegraph and travel. Practical notices on marine surveying and nautical astronomy. The geography of British history. Bibliography. Cartography. Log Book. Proceedings of geographical societies at home and abroad.

Im Auftrage des Kaiserlichen General-Postamts herausgegeben von Dr. Kaßler. Berlin, Verlag und Druck der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. v. Decker).

Deutsches Postarchiv.

Beiheft

zum

Amtsblatt der Deutschen Reichs-Postverwaltung.

№ 19. Berlin, November. 1874.

I. Actenstücke und Aufsätze.

71. Der Berner Postcongreß.

Der allgemeine Postcongreß wurde am 15. September d. J., 11 Uhr Vormittags, zu Bern in dem festlich geschmückten Saale des alten, geschichtlich denkwürdigen Ständehauses eröffnet, in demselben Saale, wo einst der Sonderbundskrieg beschlossen worden, die Verfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vereinbart und viele andere entscheidende Momente im gemeinsamen Staatsleben der Schweizer Cantone ihren Schauplatz gehabt hatten.

Vertreten waren bei der Eröffnung des Congresses sämmtliche eingeladene Staaten und Postverwaltungen, mit Ausnahme der Vereinigten Staaten Amerikas, deren Bevollmächtigter jedoch einige Tage später eintraf. Als Abgesandte erschienen, bz. trafen demnächst ein:

für Deutschland: Herr General-Postdirector Dr. Stephan,
» Geheimer Postrath Günther;

für Oesterreich-Ungarn: » General-Post- und Telegraphen-Director Baron v. Kolbensteiner } für Oesterreich,
» Ministerial-Rath Pilhal }
» General-Postdirector Gervay } für Ungarn;
» Sections-Rath Heim, im Handels-Ministerium, }

für Belgien: » General-Post-, Telegraphen- und Eisenbahn-Director Fassiaux,
» General-Inspector Vinchent,
» Abtheilungs-Vorstand Gife;

für Dänemark:	Herr Geheimer Staatsrath Dr. Jenger;
für Egypten:	» General-Postdirector Muzzi-Bey;
für Spanien:	» General-Post- und Telegraphen-Director Mansi,
	» Abtheilungs-Vorstand in der General-Post- und Telegraphen-Direction v. Navasquez;
für die Vereinigten Staaten Amerikas:	» Blackfan, Director der ausländischen Abtheilung im Postdepartement;
für Frankreich:	» Abtheilungs-Vorstand in der General-Postdirection Besnier;
	(Die übrigen Französischen Delegirten, Herr General-Postdirector Le Libon und Herr Ansault, zweiter Vorstand des Auslands-Büreaus, waren auf der Fahrt nach Bern bei einem Eisenbahnunfall leider verunglückt und zur Rückkehr nach Paris genöthigt gewesen.)
für Großbritannien:	» Page, zweiter Secretair des General-Postamts;
für Griechenland:	» Abtheilungs-Vorstand im Ministerium des Innern Mansolas,
	» Consul Bétant von Genf;
für Italien:	» Commandeur Tantesio, Abtheilungs-Vorstand in der General-Postdirection;
für Luxemburg:	» General-Finanz-Director v. Roebe;
für Norwegen:	» Oppen, Expeditions-Secretair im Marine- und Postdepartement;
für die Niederlande:	» General-Postdirector Hofstede,
	» Baron Sweerts de Landas-Wyborgh, Postdirector von Rotterdam;
für Portugal:	» General-Postdirector Lessa;
für Rumänien:	» General-Post- u. Telegraphen-Director Lahovari;
für Rußland:	» General-Postdirector, Geheimrath Baron v. Velho,
	» Abtheilungs-Vorstand im Postdepartement Poggenpohl;
für Serbien:	» Abtheilungs-Vorstand in der Post- und Telegraphen-Verwaltung Mladen-Radojkovitch;
für Schweden:	» General-Postdirector Roos;
für die Schweiz:	» Bundesrath Borel, Chef der Post- und Telegraphen-Verwaltung,
	» Bundesrath Naeff, Stellvertreter des Chefs der Post- und Telegraphen-Verwaltung,
	» Nationalrath, Landammann Heer;
für die Türkei:	» Abtheilungs-Vorstand in der Post- und Telegraphen-Verwaltung Yanco Effendi Macridi.

Im Namen des Schweizerischen Bundesraths begrüßte die anwesenden Bevollmächtigten der Chef der Schweizerischen Postverwaltung, Herr Bundesrath Borel, in Französischer Sprache mit folgender, von der Versammlung mit lebhaften Beifallsbezeugungen aufgenommenen Eröffnungsrede:

»Meine Herren! Der Schweizerische Bundesrath, dessen Einladung, sich hier zu versammeln, Sie bereitwilligst Folge geleistet, hat mich mit der ehrenvollen Aufgabe beauftragt, Sie willkommen zu heißen und die Sitzung, in welcher Sie Ihre Constituirung vornehmen werden, zu eröffnen.

Das Schweizervolk und seine Regierung sind glücklich, daß Sie ihre Hauptstadt für Ihre Versammlung auserwählt haben. Sie sprechen Ihnen und namentlich der Verwaltung, welche die Initiative zu diesem Congreß genommen, ihren Dank hierfür aus. Nur beseelt von dem Ehrgeiz, mit den anderen Nationen in Frieden zu leben, gewohnt, sich ganz ausschließlich der Sorge für die regelmäßige Entwicklung ihrer politischen und staatswirthschaftlichen Einrichtungen zu widmen, wissen sie den eminent humanen Zweck Ihrer Zusammenkünfte zu würdigen, werden sie deren Verlauf mit sympathischer Theilnahme verfolgen und Ihre Bestrebungen für Vervollkommnung des Postdienstes, dieses ausgezeichneten Werkzeuges der friedfertigen Beziehungen der verschiedenen Völker untereinander, Beifall spenden.

Schon im vergangenen Jahre einberufen, mußte der Congreß, welchen wir heute eröffnen, in Folge Ihnen bekannter Verhältnisse vertagt werden. Weit entfernt, daß dem Werke, das wir unternehmen, diese Vertagung schädlich gewesen wäre, hat sie ihm vielmehr genutzt, weil es uns so erlaubt war, Zustimmungen zu sammeln, welche wir vor einem Jahre nicht hätten erhalten können, und weil wir heute die Genugthuung haben, zu constatiren, daß alle zu diesem Congreß eingeladenen Länder in diesem Saale vertreten sind oder nicht zögern werden, bald vertreten zu sein. Leider hat ein Eisenbahnunfall uns der Mithülfe zweier Vertreter Frankreichs, wenigstens für den Augenblick, beraubt. Sie werden, meine Herren, mit mir diesen Zwischenfall bedauern, und ich glaube der Dolmetscher Ihrer Gefühle zu sein, wenn ich den Wunsch ausspreche, daß eine schnelle und vollständige Wiederherstellung den Herren Le Libon und Ansault erlauben möge, in wenigen Tagen ihren Platz unter uns einzunehmen.

Meine Herren! Es ist nicht das erste Mal, daß Fragen, welche für die Post von Interesse sind, Gegenstand der Berathungen einer Versammlung gleich dieser hier waren. Im Jahre 1863 discutirte auf Veranlassung der Postverwaltung der Vereinigten Staaten Amerikas eine Versammlung der meisten hier vertretenen Staaten zu Paris einen Monat lang die Regeln, welche den Postverkehr und die Beziehungen der Verwaltungen unter sich leiten sollten. Freilich handelte es sich damals nicht um die Feststellung der Bestimmungen eines allgemeinen Vertrags, sondern einfach nur um den Austausch von Ideen und um ein gemeinschaftliches Studium der Thatsachen der Praxis, aus denen man Grundsätze ableiten könne, die bestimmt seien, den Verwaltungen als Führer und als Grundlage für die Verträge zu dienen, welche möglicher Weise abzuschließen sein würden. Das Resultat der Berathungen dieser Zusammenkunft beschränkte sich also auf eine Erklärung von Grundsätzen ohne obligatorischen Charakter, welche aber der Mehrheit nach, Dank der stillschweigenden Zustimmung der Regierungen, von dem Gebiete der Theorie auf das der Praxis übergingen. Heute, meine Herren, scheint der Augenblick zu einem entscheidenden Schritte auf dem von der internationalen Conferenz zu Paris eröffneten oder viel-

mehr angezeigten Wege gekommen zu sein. Die von der Postverwaltung des Deutschen Kaiserreichs gemachten Vorschläge, welche die Bildung eines Postvereins, der alle Länder mit regelmäßig organisirtem Postdienst in sich schließt, zum Zweck hat, werden die Grundsätze, welche im Jahre 1863 proclamirt wurden und auf welche sich die seither abgeschlossenen zahlreichen Postverträge stützen, des Weiteren entwickeln, indem sie dieselben allgemeiner machen und eine einheitliche Anwendung sichern.

Es handelt sich darum, für die Post das zu thun, was man schon vor mehreren Jahren mit Erfolg für den Telegraphen gethan hat. Wie der Telegraphendienst kennt auch der Postdienst keine Grenzen; seine Aufgabe ist, Bedürfnissen gerecht zu werden, welche sich nicht in die Grenzen eines Landes einschließen lassen, und diesen Bedürfnissen kann er nur unter der Bedingung gerecht werden, daß sich die verschiedenen Staaten für seine Organisation auf ihrem Gebiet über eine analoge und so viel als möglich einheitliche Art und Weise verständigen.

Meine Herren! Der Tag wird kommen, an welchem unter dem unwiderstehbaren Drucke der öffentlichen Meinung und des Verkehrsbedürfnisses, welches eines der charakteristischen Merkmale unseres Zeitalters ist, die Post in allen Theilen der civilisirten Welt eine gleichmäßige Organisation erhalten, den gleichen Gesetzen, den gleichen Regeln unterworfen sein wird, an welchem eine einheitliche Taxe, wie sie in den großen Ländern bereits besteht, allgemein zur Anwendung kommen wird, wenn auch nur im Interesse einer Vereinfachung, welche die außergewöhnliche Vergrößerung des Verkehrs unabwendbar macht.

Die wesentlichen Fortschritte, welche der Ihnen vorgelegte Vertragsentwurf anstrebt, als Wegfall der Transitgebühren, sowie der Abrechnungen zwischen den einzelnen Verwaltungen, Ermäßigung der Portosätze und ihre einheitliche Feststellung innerhalb gewisser Grenzen werden zur Verwirklichung dieses Ideals führen. Ich sage Fortschritte, denn ich glaube nicht, daß man bestreiten werde, diese Reformen bildeten nicht für die ganze Welt, für die Verwaltungen wie für das Publicum, eine wesentliche Verbesserung. Ist man darüber einer Meinung, erkennt man im Grundsatz an, daß diese Neuerungen nützlich sein werden, und daß sie erwünscht sind, so wird es unzweifelhaft möglich sein, sich über Beseitigung der Schwierigkeiten zu verständigen, die ihrer Annahme entgegenstehen und wesentlich nur auf fiskalischen Rücksichten beruhen können. Uebrigens lehrt die Erfahrung, daß die augenblicklichen Opfer, welche man sich behufs Verwirklichung eines öconomischen Fortschrittes auferlegt, einen unmittelbaren und dauernden Ersatz in den Vortheilen, welche er gewährt, und in den fruchtbaren Erfolgen finden, die aus ihm erwachsen.

Meine Herren! Ihre Gegenwart an diesem Orte sagt zur Genüge, daß Sie alle der Verbesserung und Entwickelung der internationalen Verkehrsmittel und der Vervollkommnung des Postinstituts Ihre Mithülfe nicht versagen werden. Für dieses Ziel arbeiten, heißt am Glücke der Menschheit, an einem großen Werke der Civilisation arbeiten. Jeder auf diesem Gebiet erreichte Fortschritt gereicht den Interessen der moralischen Ordnung sowohl als den Interessen der materiellen Ordnung zum Vortheil; den Staaten sowohl als den einzelnen Individuen, Reichen wie Armen, ist er ebensowohl eine Genugthuung für die Bedürfnisse des Herzens, wie für die Bedürfnisse des Handels, der Wissenschaft, der Industrie. Er bringt Nationen und Familien gegenseitig näher und treibt zur ideellen Vervollkommnung der gesammten Menschheit, indem er dem Menschen das Mittel verleiht, mit seiner Thätigkeit die ganze Oberfläche der von ihm bewohnten Erdkugel zu umfassen.

Meine Herren, wünschen wir uns Glück, zur Lösung einer so edlen Aufgabe berufen zu sein.

Mögen unsere Bemühungen mit Erfolg gekrönt sein, mögen Ihre Berathungen zu einem Resultate gelangen, das der Größe seines Gegenstandes würdig ist und den weiten, hochherzigen Endzielen unseres Zeitalters entspricht.

Indem ich diesen Wünschen im Namen des Schweizervolkes und seiner Behörden Ausdruck gebe, heiße ich Sie in der Stadt Bern willkommen. Ich erkläre die erste Sitzung des internationalen Post-Congresses eröffnet und lade Sie zur Ernennung eines Präsidenten ein, welcher von Ihren Vollmachten Kenntniß nimmt, die Tagesordnung feststellt, die nächste Sitzung bestimmt und die definitive Organisation des Secretariats vornimmt.«

Nachdem hierauf der älteste der anwesenden Bevollmächtigten, der Vertreter Großbritanniens, einige Worte der Erwiderung gesprochen, schritt die Versammlung zu ihrer Constituirung. Zum Präsidenten wurde mit Acclamation der erste Schweizerische Bevollmächtigte, Herr Bundesrath Borel, gewählt. Darauf gelangte der den Congreßmitgliedern vorher mitgetheilte Geschäftsordnungs-Entwurf ohne Discussion zur Annahme. In Folge dieses Beschlusses bildete der von Deutschland vorgelegte Entwurf zum allgemeinen Postvereinsvertrage die Grundlage der Berathungen des Congresses. Zugleich wurde zur Wahl einer General-Commission für die Vorberathung und Begutachtung der größeren und schwierigeren Fragen geschritten. Diese Commission, welche sich aus den Delegirten von Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Belgien, Egypten, Italien, den Niederlanden, Portugal, Schweden und der Schweiz zusammensetzte, ernannte zu ihrem Vorsitzenden den ersten Deutschen Bevollmächtigten, Herrn General-Postdirector Dr. Stephan. Special-Commissionen wurden ferner — im Laufe der Verhandlungen — zur Berathung eines Ausführungs-Reglements zum Vereinsvertrage, sowie später zur endgültigen Redigirung des vereinbarten Vertrages eingesetzt. Erstere setzte sich aus den Bevollmächtigten von Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Belgien, Spanien, Norwegen, den Niederlanden, Rumänien, Rußland, Serbien und der Schweiz zusammen, und wählte zu ihrem Vorsitzenden den ersten Niederländischen Abgesandten, Herrn General-Postdirector Hofstede. Die Redactions-Commission bestand aus je einem Vertreter Deutschlands, der Schweiz und Belgiens, unter dem Vorsitz des Letzteren.

Am 9. October, nach Verlauf von 3½ Wochen, während welcher Zeit vierzehn Plenarsitzungen und eine große Zahl von Sitzungen der General-Commission, sowie der Special-Commissionen stattgefunden hatten, sah sich der Postcongreß am Ziele seiner Arbeiten und konnte zur Zeichnung des allgemeinen Postvereinsvertrages schreiten, welcher demnächst und vorbehaltlich des weiteren Ausbaues der geschaffenen Institutionen bei Gelegenheit der alle drei Jahre wiederkehrenden Vereinsversammlungen die einheitliche Norm für den gesammten Correspondenzverkehr der civilisirten Nationen der Erde bilden wird. Schon gegenwärtig vertreten die Vertragstheilnehmer (Frankreichs Beitritt vorausgesetzt) ganz Europa, einen großen Theil Asiens — das Asiatische Rußland und die Asiatische Türkei —, Afrika von den Säulen des Herkules bis zu den Quellen des Nils (Marocco, Algerien, Tunis, Egypten, Nubien und den Sudan) und von Amerika das weite Gebiet der Vereinigten Staaten. Allen übrigen Ländern der Erde, soweit sie überhaupt ein geregeltes Postwesen besitzen, ist der Beitritt offen gehalten. Von einzelnen, dem Vereine nicht angehörigen transatlantischen Ländern liegen bereits Anfragen wegen der Bedingungen des Beitritts

vor; bald wird der allgemeine Postverein zu seinem Ziele — dem Weltpostverein — vorgeschritten sein, und ein gemeinsames Band des friedlichen Völkerverkehrs bilden, welches alle civilisirten Nationen der Erde umfaßt.

Der Vertrag ist in Bern sogleich von sämmtlichen Bevollmächtigten, mit alleiniger Ausnahme des Französischen, gezeichnet worden. Die Französische Regierung läßt, nach der Erklärung ihres Commissarius, »den freisinnigen Bestrebungen des Congresses und der Mehrzahl der angebahnten Reformen volle Gerechtigkeit widerfahren, glaubt jedoch zur Unterzeichnung des Vertrages erst schreiten zu können, nachdem derselbe der souverainen Nationalversammlung vorgelegen habe.« Der Vorschlag des Congresses, die nächste Zusammenkunft in Paris abzuhalten, ist von Frankreich schon jetzt angenommen worden.

Der allgemeine Postvereinsvertrag, dessen officielle Deutsche Uebersetzung wir in der Anlage mittheilen, tritt mit dem 1. Juli 1875 in Kraft.

Zur Feier der Unterzeichnung des Vertrages waren am 9. October die Colonnade des sogenannten alten Schützenganges, welche den Hauptzugang zu dem Gebäude bildet, gleichwie die Haupttreppe mit Blumen und tropischen Gewächsen festlich geschmückt; vom Dach und von den Balconen wehten die Fahnen der Eidgenossenschaft, des Cantons und der Stadt Bern.

Sämmtliche Bevollmächtigte waren zur angesetzten Stunde erschienen, die Orientalen in Fez und Stambulina. Nach Eröffnung der Sitzung, in den üblichen Formen, wurde zur Unterzeichnung des Vereinsvertrags und des Reglements geschritten; es wurden von jedem Bevollmächtigten 22 Exemplare unterzeichnet.

Demnächst fand Nachmittags die Schlußsitzung statt.

Der Präsident schloß die Sitzungen des Congresses mit folgender, wiederholt von lebhaften Beifallsbezeugungen begleiteten Rede in Französischer Sprache:

Meine Herren! So wären wir denn am Ende unserer Arbeiten angelangt. In diesem Saale, wo vor nur einem Vierteljahrhundert die Abgeordneten der 22 Helvetischen Cantone die Centralisation ihrer Posten proclamirten, haben Sie, die Vertreter von 22 Ländern mit einer Bevölkerung von mehr als 350 Millionen Seelen und einem Umfang von ungefähr 37 Millionen Quadrat-Kilometer, so eben einen Vertrag unterzeichnet, welcher bestimmt ist, in nächster Zukunft, so weit dies ihren Postverkehr betrifft, alle Mitglieder der großen menschlichen Familie zu verbinden.

Meine Herren! Es ist nicht an uns, über dieses große Werk ein Urtheil zu fällen; seine Folgen wird die Zukunft entwickeln; ihr müssen wir die Sorge überlassen, dasselbe zu beurtheilen und es werthzuschätzen. Eines aber können wir sagen: die Resultate haben unsere Erwartung übertroffen.

Die Bildung eines allgemeinen »Weltpostvereins«, der die Frucht Ihrer Berathungen ist, wird zur Folge haben, daß der ganze Postdienst in den weiten Gebieten, welche er umfaßt, zu einer einheitlichen Ordnung gelangt. Die unzähligen Tarife, welche ihn seither verwickelten und erschwerten, ersetzt er für den internationalen Verkehr durch eine Einheitstaxe, welche an dem Tage, an welchem die Regierungen der verschiedenen Staaten unter dem Drucke der öffentlichen Meinung und des Verkehrsbedürfnisses eine einheitliche Münze einführen werden, überall die gleiche sein wird. Ein Fortschritt, meine Herren, bringt den andern mit sich: indem wir heute eine große Postreform ausführen, haben wir vielleicht indirecter Weise einen

entscheidenden Schritt zur Beantwortung der so wichtigen Frage der Münzreform gethan.

Wenn auch die Schwierigkeiten, welche sich der Proclamation der Unentgeltlichkeit des Transits noch entgegenstellen, nicht überwunden werden konnten, so garantirt doch dagegen der Verein allen seinen Mitgliedern volle Freiheit für den Austausch ihrer Postsendungen, und der Transit ist einer so mäßigen einheitlichen Taxe unterstellt, daß er auf die Höhe des Briefportos keinen Einfluß ausübt.

Zahlreiche Bestimmungen des Vertrags gewähren dem Postverkehr in der ganzen Ausdehnung des Vereins neue Erleichterungen, welche für das Publikum nicht weniger vortheilhaft sind, als die Ermäßigung und Vereinfachung der Taxen.

Durch die Aufhebung einer jeden Abrechnung, und durch die Bezahlung der Transittaxen mittels jährlicher Entschädigungen, auf die Statistik gestützt, wird das seitherige eben so kostspielige als complicirte Rechnungswesen beseitigt und so zum großen Vortheil des Postdienstes der Verkehr der Verwaltungen untereinander vereinfacht werden.

Die bisweilen von Land zu Land entstehenden Streitigkeiten, welche heute unlösbar sind, werden durch ein Schiedsgericht entschieden werden, dessen Beschlüsse natürlicher Weise zum Ausgangspunkt einer internationalen Postgesetzgebung werden müssen. Endlich wird ein Congreß behufs Vervollkommnung des in dem gegenwärtigen Congreß festgestellten Systems und zur Berathung aller Verbesserungen, deren Einführung sich fühlbar gemacht, zeitweise die Vertreter der Vereinsstaaten versammeln, während in der Zwischenzeit ein permanentes Centralbüreau den Ländern als Verbindungsmittel dienen wird. Dasselbe wird die Fragen von allgemeinem Interesse studiren, eine allgemeine Statistik entwerfen, die verlangten Aufschlüsse ertheilen und in den drei bedeutendsten Sprachen eine Zeitschrift veröffentlichen, in welcher alle Mittheilungen, die dem Postdienst zum Vortheil gereichen können, Aufnahme finden werden.

Dies, meine Herren, werden kurz zusammengefaßt die Folgen der von Ihnen ausgeführten großen Postreform sein.

Dieselbe wird universal werden, denn nach den Beweisen der Theilnahme seitens der Regierung Frankreichs ist uns die Hoffnung erlaubt, daß auch dieser Staat ihr beitreten werde, und andererseits sind wir zu der Annahme berechtigt, daß auch die anderen Länder, welche einen organisirten Postdienst besitzen, mit ihrem Beitritte nicht zögern werden.

Ist es nothwendig, hinzuzufügen, daß diese Reform auch in Betreff des Charakters des Instituts selbst, dessen Entwickelung sie anstrebt, eine universelle Tragweite haben wird? »Die Post«, sagte ein großer Schriftsteller Frankreichs schon vor 100 Jahren, »ist das Band aller Geschäfte, aller Verhandlungen, die Abwesenden werden durch sie gegenwärtig, sie ist der Trost des Lebens.«

Meine Herren! Der Congreß von Bern wird nicht nur in den Jahrbüchern der Postinstitutionen ein wichtiges Datum bezeichnen, sondern auch in der Geschichte der Menschheit. Indem der allgemeine Postverein den Interessen des Verkehrs dient, wird er ein Werkzeug der Friedensstiftung und der Annäherung der Völker untereinander sein. Auch unter diesem Titel giebt Ihnen das Werk, das Sie vollendet, ein Recht auf die Dankbarkeit Ihrer Zeitgenossen und der kommenden Geschlechter. Bevor ich den Schluß des Congresses ausspreche, glaube ich nur der Verkünder Ihrer Gefühle zu sein, wenn ich in Ihrem Namen an die Postverwaltung des Deutschen

Kaiserreichs, welche die Initiative zu seiner Einberufung ergriffen, den aufrichtigsten Dank richte. (Beifall.) Endlich habe ich in meiner Eigenschaft als Präsident dieser Versammlung auch Ihnen noch zu danken und Sie für den Geist der Versöhnung und des gegenseitigen Entgegenkommens, von dem Sie im ganzen Verlaufe Ihrer Berathungen Beweis gegeben, zu beglückwünschen. Dank dieser vortrefflichen Stimmung sind Schwierigkeiten, welche beim ersten Anlauf unübersteiglich schienen, leicht überwunden worden; außer seinen andern Resultaten wird dieser Congreß auch den Erfolg haben, daß er unter den Männern, welche der Leitung der Posteinrichtungen in den verschiedenen Ländern vorstehen, ein Band der Achtung und Zuneigung herstellt und enger schließt, was diesen Einrichtungen selbst nur zum Vortheil gereichen kann.

Ein einziger dunkler Punkt hat die Heiterkeit der von uns zusammen verlebten Tage getrübt. Wir hatten uns Hoffnung gemacht, die Herren Le Libon und Ansault ihren Platz in unserer Mitte noch einnehmen zu sehen; die Hoffnung ist gescheitert, da ihre Heilung nicht vollständig genug war, um ihnen die Reise zu erlauben. Wir werden uns nicht trennen, ohne diesen beiden Opfern unseres Congresses ein theilnahmsvolles Andenken zu widmen.

Im Augenblicke Ihrer Abreise aus diesem Lande, dessen Reize ein gnädiger Himmel vor Ihnen auszubreiten schien, sagt Ihnen, meine Herren, die Schweiz ihren Dank. Sie rechnet es sich zum Ruhme an, die Wiege des von Ihnen geschlossenen Allgemeinen Postvereins gewesen zu sein, und glücklich und dankbar für das Pfand des Vertrauens und der Theilnahme, welches Sie ihr gegeben, indem sie mit der Organisation des internationalen Büreaus beauftragt und ihre Hauptstadt zum Sitze desselben gewählt wurde, wird sie mit frommer Fürsorge darüber wachen, daß dieses Institut dem bei seiner Gründung vorgewalteten Gedanken entspricht und alle die Dienste leistet, welche man von ihm erwartet.

Ich meinerseits, welchen ein unverdientes Glück zu der außerordentlichen Ehre berufen hat, Ihre Berathungen zu leiten, ich, meine Herren, werde den von uns zusammen verlebten Tagen, den angenehmen Beziehungen, welche ich mit einem Jeden von Ihnen gehabt, und den Beweisen des Wohlwollens, mit welchem Sie mich überhäuft, ein unauslöschliches, dankbares Andenken bewahren. (Lebhafter Beifall.)

Hierauf antwortete im Namen der übrigen Vertreter das älteste Mitglied, der Bevollmächtigte Großbritanniens, mit folgenden Worten:

Meine Herren! Nachdem unsere Aufgabe vollendet ist, wollen wir uns nicht trennen, ohne dem Präsidenten und den Mitgliedern des Schweizerischen Bundesraths für die uns gewährte wohlwollende Gastfreundschaft unseren aufrichtigen Dank zu sagen.

Sie haben für die zweckmäßige Einrichtung dieses weiten Saales Sorge getragen, so daß unsere Berathungen leicht und bequem darin stattfinden konnten. Sie haben durch die Ernennung von Staats- und Fachmännern von erleuchtetem Blick und großer Erfahrung zu Vertretern der Schweiz das Werk wesentlich gefördert und uns die Möglichkeit geboten, unter diesen unseren ausgezeichneten Vorsitzenden zu wählen. Zu Secretairen sind zwei sehr fähige Beamte der Schweizerischen Postverwaltung ausersehen worden. Wir schulden der Schweizerischen Verwaltung vollste Anerkennung für die uns zu Theil gewordene wohlwollende Unterstützung und ich bin der Zustimmung aller Congreß-Mitglieder versichert, wenn ich bitte, den Ausdruck unseres herzlichsten Dankes entgegenzunehmen.

Meine Herren! Ohne Zweifel wird Jeder von uns, wenn er Bern verlassen, stolz darauf sein, zu dem eben vollendeten guten Werke beigetragen zu haben. Denn ich bin überzeugt, daß der sogenannte Berner Vertrag, welchen wir heute unterzeichnet haben, seinen Platz unter den größten Verträgen unserer Zeit einnehmen wird. Er wird ein mächtiger Hebel für die Entwickelung des Verkehrs und Handels, für die Unterhaltung und Pflege der Familienbande und für die Herstellung guter Beziehungen der Freundschaft zwischen allen Nationen der Welt sein. Ich hoffe, daß er lange dauern und von vollständigem Erfolge gekrönt sein möge.

Mit Bezug auf die der Deutschen Verwaltung seitens des Präsidenten gezollte Anerkennung erwiderte der erste Bevollmächtigte Deutschlands Folgendes:

Herr Präsident, meine Herren! Ich kann diesen Saal, in welchem wir so arbeitsvolle Tage zusammen verlebt haben, nicht verlassen, ohne unseren Gefühlen lebhafter Dankbarkeit für die für Deutschland so ehrenvollen Worte, welche unser Herr Präsident so eben ausgesprochen hat, Ausdruck zu geben. Von diesem Beweis der Theilnahme, dem in so schmeichelhafter Weise die ganze Versammlung beigestimmt hat, bin ich tief gerührt. Was das Verdienst anbelangt, so erlauben Sie mir, dies von uns abzuweisen. Wenn Deutschland die Initiative zu unserem gemeinschaftlichen Werke ergriffen hat, so ist das eine einfache Thatsache, kein Verdienst: die wahre Initiative aller Werke dieser Art geht von dem Geiste des Fortschritts unserer Aera und dem civilisirenden Genius des Menschheit aus. Alle diejenigen, welche auf den verschiedenen Gebieten der Entwickelung des Menschengeschlechts zum Zwecke des Fortschrittes thätig gewesen sind, haben Theil am Zustandekommen des von uns so eben vollendeten Werkes. Und in dieser Hinsicht, Herr Präsident, meine Herren, denke ich, daß, wenn ein Verdienst in Frage kommen kann, es uns geziemt, unsere Blicke auf diejenigen zu lenken, welche vor uns — es sind einige dreißig Jahre (sich gegen den Vertreter Großbritanniens wendend) — das Werk der Postreform begonnen (Beifall), und auf diejenigen, welche, indem sie die Initiative zu den Post-Conferenzen von Paris im Jahre 1863 ergriffen (sich gegen den Vertreter der Vereinigten Staaten von Amerika wendend), das Terrain für unsere gemeinschaftlichen Arbeiten so gut vorbereitet haben (Beifall). Wenn unsere gegenseitigen Bemühungen in so kurzer Zeit zu dem gewünschten Resultate gelangt sind, so ist dies das Verdienst der thätigen und erleuchteten Mithülfe der in diesem Saale vertretenen Regierungen, welche sämmtlich von der Größe der uns gestellten Aufgabe beseelt sind. Die allgemeine und bestimmt ausgesprochene Uebereinstimmung, welche während des Ganges unserer Berathungen und Verhandlungen geherrscht hat, ist von der glücklichsten Vorbedeutung; und man darf kühn behaupten, daß eine solche Einstimmigkeit der Regierungen der großen Mehrheit der civilisirten Völker des Erdballs eine Thatsache ist, welche bis jetzt in der Geschichte ohne Gleichen war. (Lebhafter Beifall.)

Wenn Deutschland es unternahm, den verschiedenen Regierungen die Vorschläge, welche unserer gemeinschaftlichen Arbeit als Grundlage gedient haben, vorzulegen, so war es dabei von der inneren Ueberzeugung geleitet, daß es im voraus die Sympathieen aller civilisirten Staaten für ein Werk erlangte, welches den Frieden, die allgemeine Wohlfahrt und die Brüderlichkeit der Völker zum Zweck hat (Beifall), und es war vollständig sicher, daß bei einem Reformwerke dieser Art eine jede Regierung Bundesgenossin sein werde. In Uebereinstimmung mit den an diesem Vertrage Theil nehmenden Regierungen, zur Verwirklichung eines Schrittes auf diesem Wege beigetragen zu haben, das ist die einzige Ehre, nach welcher Deutschland strebt, und

in diesem Sinne, Herr Präsident, meine Herren, glaube ich die Bezeugung Ihrer Theilnahme, welche uns immerhin ein kostbares Andenken sein wird, annehmen zu können. (Lebhafter Beifall.)

Demnächst nahm der erste Vertreter Spaniens das Wort zu folgender Ansprache:

Meine Herren! Am Ziele unserer Arbeiten haben wir die Genugthuung, einen Vertrag geschlossen und gezeichnet zu haben, welcher die von der öffentlichen Meinung lebhaft geforderten Reformen durchzuführen gestattet. Die Rücksicht auf das allgemeine Wohl, welche in unseren Debatten stets vorgeherrscht, die Beachtung auch der verschiedenartigsten Ansichten, das freundliche Entgegenkommen, welches seit Beginn unsere Beziehungen zu einander gekennzeichnet hat, sind ein Beweis der edeln Absichten des Congresses, denen man voraussichtlich allgemein Gerechtigkeit widerfahren lassen wird.

Die Achtung der Menschheit wird sein Lohn sein. Die Beziehungen zwischen den verschiedenen Völkern werden täglich inniger; Haß und Eifersucht zwischen den Völkern schwinden immer mehr; wir dürfen hoffen, daß wir uns dem allgemeinen Weltfrieden nähern, daß der Fortschritt der Intelligenz nicht mehr aufgehalten werde und daß wir von Erfolg zu Erfolg schreiten können.

Daß wir zu einem so glücklichen Ergebniß gelangt sind, schulden wir, wie Sie, meine Herren, mit mir anerkennen werden, zum großen Theile unserem verehrten Präsidenten, welcher es verstanden hat, unsere Verhandlungen mit allseitig anerkannter Geschicklichkeit, Umsicht und in versöhnlichstem Geiste zu leiten.

Wir bringen ihm deshalb unsere Glückwünsche dar; ich thue es mit ganzem Herzen im Namen des Spanischen Volkes, dessen Zustimmung ich sicher bin. Schließlich muß ich noch der Stadt Bern meinen Dank aussprechen. Wir werden ihrer herzlichen Gastfreundschaft stets ein lebendiges Andenken bewahren; ich grüße sie mit der ganzen Begeisterung, deren ein dankbarer Spanier fähig ist.

Zum Schluß sprach im Namen seiner Regierung der Bevollmächtigte der Vereinigten Staaten Amerikas Deutschland und der Deutschen Reichs-Postverwaltung für die in der Sache ergriffene Initiative und erfolgreiche Durchführung des Vereinsgedankens, unter dem Beifall der Versammlung, seinen Dank mit folgenden Worten aus:

Herr Präsident! Meine Herren! In dem Augenblicke, wo der Congreß nach Vollendung seiner Aufgabe im Begriff steht, sich zu trennen, benutze ich die Gelegenheit, um dem Staate, dem wir die Initiative zum Zusammentritt des Congresses verdanken, und dem Chef der Verwaltung, dessen Bemühungen so mächtig dazu beigetragen haben, die große Mehrzahl der civilisirten Völker zu einer Postunion zu vereinigen, den Dank meiner Regierung, namentlich aber den der Postverwaltung der Vereinigten Staaten auszusprechen. Herr Präsident! Meine Herren! Ich zweifle nicht, daß Sie mich recht verstehen; ich meine die Verwaltung des Deutschen Reichs und den Herrn General-Postdirector dieser Verwaltung. Die Vortheile dieses Werkes des Friedens und des Fortschrittes heute schon völlig zu erkennen, ist unmöglich. Das indessen kann schon jetzt gesagt werden, die Union wird nicht nur den Völkern aller Länder neue Erleichterungen des Postverkehrs durch ermäßigte, einheitliche Taxen bieten, sondern sie wird auch der Ausgangspunkt anderer unvermeidlicher internationaler Reformen werden: sie wird zur Herbeiführung der universellen Brüderlichkeit beitragen. Die Aufstellung eines universellen Postsystems ist ein großer, hochherziger Gedanke, und obgleich die Postverwaltung der Ver-

einigten Staaten die erste war, welche die Aufmerksamkeit der anderen Länder auf die Nothwendigkeit der Annahme eines ermäßigten, einheitlichen internationalen Portos lenkte, erkenne ich doch mit Freuden an, daß die Postverwaltung, welche das Project der Postunion vorgeschlagen und welche durch die einsichtsvollen Bemühungen ihres Chefs dasselbe zu verwirklichen wußte, in hohem Grade unsere Glückwünsche verdient. — (Beifall.)

Anlage.

Vertrag

zwischen

Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Belgien, Dänemark, Egypten, Spanien, den Vereinigten Staaten von Amerika, Frankreich, Großbritannien, Griechenland, Italien, Luxemburg, Norwegen, Niederland, Portugal, Rumänien, Rußland, Serbien, Schweden, der Schweiz und der Türkei,

betreffend die

Gründung eines allgemeinen Postvereins.

Die unterzeichneten Bevollmächtigten der Regierungen der vorstehend aufgeführten Länder haben, im gemeinsamen Einverständniß und unter Vorbehalt der Ratification, den nachstehenden Vertrag abgeschlossen:

Artikel 1.

Die an gegenwärtigem Vertrage theilnehmenden Länder bilden, für den gegenseitigen Austausch der Correspondenzen zwischen ihren Postanstalten, ein einziges Postgebiet, welches den Namen »Allgemeiner Postverein« erhält.

Artikel 2.

Die Bestimmungen dieses Vertrages erstrecken sich auf Briefe, Postkarten, Bücher, Zeitungen und andere Drucksachen, sowie auf Waarenproben und Geschäftspapiere, welche aus einem der Vereinsländer herrühren und nach einem anderen bestimmt sind. Sie finden hinsichtlich der bezeichneten Gegenstände in gleicher Weise Anwendung auf den Postverkehr der Vereinsländer mit fremden, dem Vereine nicht angehörigen Ländern, sofern bei diesem Verkehr das Gebiet von mindestens zweien der vertragenden Theile berührt wird.

Artikel 3.

Das allgemeine Vereinsporto für den einfachen frankirten Brief beträgt 25 Centimen.

Als Uebergangs-Maßregel ist jedoch jedem Lande vorbehalten, mit Rücksicht auf seine Münz- oder sonstigen Verhältnisse, einen höheren oder niedrigeren, als den bezeichneten Portosatz zu erheben, vorausgesetzt, daß derselbe nicht mehr als 32 Centimen und nicht weniger als 20 Centimen beträgt.

Als einfacher Brief gilt jeder Brief, dessen Gewicht 15 Gramm nicht übersteigt. Für Briefe von höherem Gewichte wird für je 15 Gramm oder einen Theil von 15 Gramm ein einfacher Portosatz erhoben.

Das Porto für unfrankirte Briefe soll das Doppelte desjenigen Portosatzes betragen, welcher im Bestimmungslande für frankirte Briefe erhoben wird.

Postkarten müssen frankirt werden. Das Porto beträgt die Hälfte des Portosatzes für frankirte Briefe unter entsprechender Abrundung der Bruchtheile.

Für jede Beförderung zur See, welche 300 Seemeilen innerhalb des Vereinsgebiets übersteigt, kann dem gewöhnlichen Porto ein Zuschlag hinzutreten, welcher die Hälfte des allgemeinen für frankirte Briefe festgesetzten Vereinsportos nicht überschreiten darf.

Artikel 4.

Das allgemeine Vereinsporto für Geschäftspapiere, Waarenproben, Zeitungen, brochirte oder eingebundene Bücher, Brochüren, Noten, Visitenkarten, Kataloge, Prospecte, Ankündigungen und Anzeigen verschiedener Art, gleichviel ob gedruckt, gestochen, lithographirt oder autographirt, sowie für Photographien wird auf 7 Centimen für jede einfache Sendung festgesetzt.

Als Uebergangs-Maßregel ist jedoch jedem Lande vorbehalten, mit Rücksicht auf seine Münz- oder sonstigen Verhältnisse, einen höheren oder niedrigeren, als den bezeichneten Portosatz zu erheben, vorausgesetzt, daß derselbe nicht mehr als 11 Centimen und nicht weniger als 5 Centimen beträgt.

Als einfache Sendung gilt jede Sendung, deren Gewicht 50 Gramm nicht übersteigt. Für Sendungen von höherem Gewicht wird für je 50 Gramm oder einen Theil von 50 Gramm ein einfacher Portosatz erhoben.

Für jede Beförderung zur See, welche 300 Seemeilen innerhalb des Vereinsgebiets übersteigt, kann dem gewöhnlichen Porto ein Zuschlag hinzutreten, welcher die Hälfte des für Sendungen dieser Art festgesetzten allgemeinen Vereinsportos nicht überschreiten darf.

Das Höchstgewicht der vorerwähnten Gegenstände wird für Waarenproben auf 250 Gramm, für alle übrigen Gegenstände auf 1000 Gramm festgesetzt.

Der Regierung jedes Vereinslandes ist das Recht vorbehalten, diejenigen im gegenwärtigen Artikel bezeichneten Gegenstände auf ihrem Gebiete nicht befördern oder bestellen zu lassen, in Betreff deren den bestehenden Gesetzen und Vorschriften des Landes über die Bedingungen ihrer Veröffentlichung und Verbreitung nicht genügt sein sollte.

Artikel 5.

Die im Artikel 2 bezeichneten Gegenstände können unter Recommandation versendet werden.

Recommandirte Sendungen müssen frankirt sein.

An Porto werden für recommandirte Gegenstände die nämlichen Sätze erhoben, wie für nicht recommandirte Gegenstände.

An Recommandationsgebühr, sowie an Rückscheingebühr dürfen höhere Sätze nicht erhoben werden, als im inneren Verkehr des Ursprungslandes hierfür festgesetzt sind.

Geht ein recommandirter Gegenstand verloren, so erhält der Absender, oder auf dessen Verlangen der Adressat, den Fall höherer Gewalt ausgenommen, eine Entschädigung von 50 Franken von derjenigen Verwaltung, auf deren Gebiet oder auf deren Seepostroute der Verlust erfolgt, d. i., wo die Spur des Gegenstandes verschwunden ist, es sei denn, daß diese Verwaltung nach den Gesetzen ihres Landes für

den Verlust recommandirter Sendungen im Innern ihres Gebiets nicht verantwortlich ist.

Die Entschädigung soll sobald als irgend möglich und spätestens innerhalb des Zeitraumes eines Jahres, von dem Tage an gerechnet, gezahlt werden, an welchem sie in Anspruch genommen wird.

Der Anspruch auf Entschädigung erlischt, wenn er nicht innerhalb Jahresfrist, vom Tage der Posteinlieferung der recommandirten Sendung an gerechnet, erhoben wird.

Artikel 6.

Die Frankirung der Sendungen kann nur mittelst der im Ursprungslande gültigen Freimarken oder Freicouverts bewirkt werden.

Unfrankirte oder ungenügend frankirte Zeitungen und andere Drucksachen werden nicht befördert. Die übrigen unfrankirten oder ungenügend frankirten Gegenstände werden wie unfrankirte Briefe taxirt, nach Abzug des Werths der etwa verwendeten Freimarken oder Freicouverts.

Artikel 7.

Für die Nachsendung von Correspondenzen innerhalb des Vereinsgebiets wird ein besonderes Porto nicht erhoben.

Nur in dem Falle, wo eine Sendung aus dem inneren Verkehre eines Vereinsgebiets, in Folge der Nachsendung, in ein anderes Vereinsgebiet übergeht, wird von der Verwaltung des Bestimmungsgebiets ein Nachschußporto nach ihrem inneren Tarif erhoben.

Artikel 8.

Der auf den Postdienst bezügliche amtliche Schriftwechsel ist portofrei. Im Uebrigen finden weder Portobefreiungen noch Ermäßigungen statt.

Artikel 9.

Jede Verwaltung behält unverkürzt die von ihr auf Grund der vorhergehenden Artikel 3, 4, 5, 6 und 7 erhobenen Summen. Es wird daher hierüber eine Abrechnung zwischen den verschiedenen Vereinsverwaltungen nicht stattfinden.

Briefe und andere Sendungen dürfen weder im Ursprungslande, noch im Bestimmungsgebiete, sei es zu Lasten der Absender oder der Empfänger, einem anderen Porto oder einer anderen Postgebühr, als den in den vorbezeichneten Artikeln festgesetzten, unterworfen werden.

Artikel 10.

Im gesammten Gebiete des Vereins ist die Transitfreiheit gewährleistet.

In Folge dessen besteht vollständige und unbeschränkte Freiheit des Postaustausches, dergestalt, daß die verschiedenen Vereins-Postverwaltungen im Transit über zwischenliegende Gebiete, je nach dem Bedürfniß des Verkehrs und den Erfordernissen des Postdienstes, Correspondenzen sowohl in geschlossenen Briefpacketen, wie auch im Einzeltransit sich gegenseitig überweisen können.

Die geschlossenen Briefpackete, wie die im Einzeltransit beförderten Correspondenzen sollen stets auf den schnellsten, den Postverwaltungen zu Gebote stehenden Wegen befördert werden.

Gewähren mehrere Wege die gleiche Schnelligkeit, so bleibt der absendenden Verwaltung die Wahl des Weges überlassen.

Die Versendung darf nur in geschlossenen Briefpacketen erfolgen, sobald nach der Erklärung der betheiligten Verwaltung die Zahl der Briefe und anderen Correspondenzgegenstände geeignet ist, den Expeditionsdienst des die Umspedirung bewirkenden Büreaus aufzuhalten.

Die absendende Verwaltung hat der transitleistenden Verwaltung für jedes Kilogramm Reingewicht der Briefe 2 Franken und für jedes Kilogramm Reingewicht der im Artikel 4 bezeichneten Correspondenzgegenstände 25 Centimen zu vergüten, gleichviel ob die Beförderung in geschlossenen Briefpacketen, oder im Einzeltransit erfolgt.

Diese Vergütung kann für Briefe auf 4 Franken und für die im Artikel 4 bezeichneten Correspondenzgegenstände auf 50 Centimen erhöht werden, wenn es sich um einen Transit von mehr als 750 Kilometer auf dem Gebiete ein und derselben Verwaltung handelt.

Man ist jedoch darüber einverstanden, daß überall, wo der Transit zur Zeit bereits unentgeltlich oder gegen niedrigere Abgaben stattfindet, die desfallsigen Bestimmungen aufrecht erhalten bleiben.

Findet eine Transitbeförderung zur See auf einer Strecke von mehr als 300 Seemeilen innerhalb des Vereinsgebiets statt, so soll diejenige Verwaltung, von welcher die Seepostverbindung eingerichtet ist, berechtigt sein, die Erstattung der Beförderungskosten in Anspruch zu nehmen.

Die Mitglieder des Vereins verpflichten sich, diese Kosten soweit als möglich zu ermäßigen. Die Vergütung, welche die den Seetransport vermittelnde Verwaltung von der absendenden Verwaltung beanspruchen kann, soll den Betrag von 6 Franken 50 Centimen für jedes Kilogramm Reingewicht der Briefe und von 50 Centimen für jedes Kilogramm Reingewicht der im Artikel 4 bezeichneten Sendungen nicht übersteigen.

In keinem Falle dürfen diese Kosten höher sein, als die zur Zeit vergüteten. Es ist daher auf denjenigen Seepostrouten, auf welchen die Beförderung gegenwärtig unentgeltlich erfolgt, auch in der Folge keine Vergütung zu zahlen.

Zur Feststellung des Gewichts sowohl der in geschlossenen Briefpacketen, als auch der stückweise beförderten Transit-Correspondenzen soll eine zwei Wochen umfassende Statistik dieser Sendungen zu gemeinsam bestimmten Zeiten aufgestellt werden. Bis zu anderweiter Feststellung bilden die Ergebnisse dieser Aufstellung die Grundlage für die Berechnung zwischen den Verwaltungen.

Jede Verwaltung ist befugt, eine anderweite Feststellung zu beantragen:

1) wenn in der Bewegung der Correspondenz eine wesentliche Aenderung eingetreten ist,
2) wenn seit der letzten Feststellung ein Jahr verflossen ist.

Die Bestimmungen des gegenwärtigen Artikels finden weder auf die Indische Ueberland-Post, noch auf diejenigen Briefpackete Anwendung, welche auf dem Gebiet der Vereinigten Staaten von Amerika mit der Eisenbahn zwischen New-York und San Francisco befördert werden. Die Beförderung dieser Posten wird auch künftig Gegenstand besonderer Vereinbarungen zwischen den betheiligten Verwaltungen sein.

Artikel 11.

Die Beziehungen der zum Verein gehörigen Länder zu Ländern, welche dem Vereine nicht angehören, werden durch besondere, bereits bestehende oder demnächst abzuschließende Verträge geregelt.

Durch diese Verträge werden die Taxen festgesetzt, welche für die Beförderung jenseits der Grenzen des Vereins zu erheben sind; dieselben treten betreffenden Falls dem Vereinsporto hinzu.

Nach Maßgabe der Bestimmungen des Artikels 9 gestaltet sich der Bezug des Vereinsporto wie folgt:

1) Die absendende Vereinsverwaltung behält unverkürzt das Vereinsporto für die nach fremden Ländern gerichtete frankirte Correspondenz.
2) Die Vereinsverwaltung des Bestimmungsgebiets behält unverkürzt das Vereinsporto für die aus fremden Ländern herrührende unfrankirte Correspondenz.
3) Diejenige Vereinsverwaltung, welche die Correspondenz in geschlossenen Briefpacketen mit fremden Ländern auswechselt, behält unverkürzt das Vereinsporto für die aus fremden Ländern herrührende frankirte Correspondenz und für die nach fremden Ländern bestimmte unfrankirte Correspondenz.

In den unter Nr. 1, 2 und 3 bezeichneten Fällen hat diejenige Verwaltung, welche die geschlossenen Briefpackete unterhält, keinen Anspruch auf Transitporto. In allen anderen Fällen erfolgt die Vergütung des Transitporto nach den Bestimmungen des Artikels 10.

Artikel 12.

Der Austausch von Briefen mit Werthangabe und von Postanweisungen wird zwischen den verschiedenen Ländern oder Länder-Gruppen des Vereins Gegenstand weiterer Vereinbarungen sein.

Artikel 13.

Die Postverwaltungen der verschiedenen Länder, welche den Verein bilden, sind befugt, im gemeinsamen Einverständniß mittelst Reglements alle zur Ausführung des gegenwärtigen Vertrages erforderlichen Dienstvorschriften festzusetzen. Die Bestimmungen dieses Reglements können jederzeit im gemeinsamen Einverständniß der Vereinsverwaltungen abgeändert werden.

Ueber solche Fragen, welche nicht die Gesammtheit des Vereins angehen, wie die Regelung der Grenzverbindungen, die Festsetzung von Grenzbezirken mit ermäßigter Taxe, die Bedingungen für den Austausch von Postanweisungen und von Briefen mit Werthangabe und dergleichen, können die verschiedenen Verwaltungen die erforderlichen Verabredungen unter sich treffen.

Artikel 14.

Die Festsetzungen des gegenwärtigen Vertrages berühren weder die innere Postgesetzgebung jedes Gebiets, noch beschränken sie die Befugniß der vertragenden Theile, Verträge unter sich bestehen zu lassen und neu zu schließen, sowie engere Vereine zur weiteren Erleichterung des Verkehrs aufrecht zu erhalten oder neu zu gründen.

Artikel 15.

Unter dem Namen »Internationales Büreau des Allgemeinen Postvereins« wird eine Centralstelle errichtet, welche unter der oberen Leitung einer durch den Congreß zu bestimmenden Postverwaltung steht, und deren Kosten von den Postverwaltungen sämmtlicher vertragenden Staaten bestritten werden.

Dieses Büreau wird die den internationalen Postverkehr betreffenden dienstlichen Mittheilungen zusammenstellen, veröffentlichen und vertheilen, in streitigen

Fragen auf Verlangen der Betheiligten sich gutachtlich äußern, Anträge auf Abänderung des Reglements in die Geschäftsbehandlung bringen, angenommene Aenderungen bekannt geben, die internationale Abrechnung namentlich in den im Artikel 10 vorgesehenen Beziehungen erleichtern und überhaupt sich mit denjenigen Gegenständen und Aufgaben beschäftigen, welche ihm im Interesse des Postvereins übertragen werden.

Artikel 16.

Meinungsverschiedenheiten zwischen zwei oder mehreren Mitgliedern des Vereins über die Auslegung des gegenwärtigen Vertrags sollen durch ein Schiedsgericht ausgetragen werden, zu welchem jede der betheiligten Verwaltungen ein anderes bei der Angelegenheit nicht betheiligtes Vereinsglied wählt.

Das Schiedsgericht entscheidet nach einfacher Stimmenmehrheit.

Bei Stimmengleichheit wählen die Theilnehmer des Schiedsgerichts zur Entscheidung der streitigen Frage eine andere bei der Angelegenheit gleichfalls unbetheiligte Verwaltung.

Artikel 17.

Denjenigen überseeischen Ländern, welche dem Verein noch nicht angehören, ist der Eintritt in denselben unter folgenden Bedingungen gestattet:

1) Sie haben ihren Antrag an diejenige Verwaltung zu richten, welche mit der Geschäftsführung des internationalen Postbüreaus beauftragt ist.
2) Sie haben sich, vorbehaltlich späterer Verständigung über die Kosten der Beförderung zur See, den Bestimmungen des Vereinsvertrages anzuschließen.
3) Ihrem Beitritt zum Verein muß eine Verständigung zwischen denjenigen Verwaltungen vorangehen, welche mit ihnen in Postvertrags-Verhältnissen oder in directen postalischen Beziehungen stehen.
4) Zur Erzielung dieser Verständigung wird die geschäftsführende Verwaltung eintretenden Falls eine Konferenz der betheiligten Verwaltungen und derjenigen Verwaltung einberufen, welche dem Verein beizutreten wünscht.
5) Sobald die Verständigung erreicht ist, giebt die geschäftsführende Verwaltung hiervon allen Mitgliedern des Allgemeinen Postvereins Nachricht.
6) Ist innerhalb eines Zeitraumes von 6 Wochen, vom Datum dieser Mittheilung an gerechnet, keine Einsprache erhoben, so gilt der Beitritt als vollzogen, und es wird davon der beitretenden Verwaltung durch die geschäftsführende Verwaltung Mittheilung gemacht. — Der Beitritt wird endgültig bestätigt mittelst diplomatischen Acts zwischen der Regierung der geschäftsführenden Verwaltung und der Regierung der in den Verein aufgenommenen Verwaltung.

Artikel 18.

Zur weiteren Ausbildung des Vereins, zur Einführung nothwendig befundener Verbesserungen und zur Erörterung gemeinsamer Angelegenheiten soll mindestens alle drei Jahre ein Congreß von Bevollmächtigten der am Vertrage betheiligten Länder zusammentreten.

Jedes Land hat eine Stimme.

Jedes Land kann sich durch einen oder mehrere Bevollmächtigte oder durch die Bevollmächtigten eines anderen Landes vertreten lassen; indeß dürfen der oder die

Bevollmächtigten eines Landes nur mit der Vertretung von zwei Ländern, das eigene Land einbegriffen, beauftragt werden.

Der nächste Congreß soll zu Paris im Jahre 1877 stattfinden.

Auf Verlangen von mindestens einem Drittheil der Vereinsmitglieder kann jedoch der Congreß zu einem früheren Zeitpunkte abgehalten werden.

Artikel 19.

Der gegenwärtige Vertrag wird am 1. Juli 1875 in Kraft treten.

Er ist für drei Jahre von diesem Tage an abgeschlossen. Nach Ablauf dieses Zeitraumes gilt er als auf unbestimmte Zeit verlängert; jeder der vertragenden Theile hat aber das Recht, aus dem Verein auszutreten, wenn er diese Absicht ein Jahr im Voraus angezeigt hat.

Artikel 20.

Mit dem Tage der Ausführung des gegenwärtigen Vertrages treten alle Bestimmungen der zwischen den einzelnen Ländern und Verwaltungen abgeschlossenen besonderen Verträge insoweit außer Kraft, als sie mit den Festsetzungen dieses Vertrages nicht im Einklang stehen und unbeschadet der im Artikel 14 enthaltenen Bestimmungen.

Der gegenwärtige Vertrag soll sobald als möglich und spätestens drei Monate vor dem Ausführungstermine ratificirt werden. Die Auswechselung der Ratifications-Urkunden soll zu Bern stattfinden.

Zu Urkund dessen haben die Bevollmächtigten der Regierungen der oben bezeichneten Länder denselben unterzeichnet zu Bern, den 9. Oktober 1874.

(Folgen die Unterschriften.)

Schlußprotokoll.

Die unterzeichneten Bevollmächtigten der Regierungen der Länder, welche heute den Vertrag, betreffend die Gründung eines allgemeinen Postvereins, unterzeichnet haben, sind über Folgendes übereingekommen:

Wenn die Französische Regierung, welche sich das Protokoll offen gehalten hat und deshalb im Vertrage unter der Zahl der vertragenden Theile erscheint, ohne zu demselben bereits ihre Zustimmung gegeben zu haben, sich nicht entschließen sollte, den Vertrag zu unterzeichnen, so wird derselbe nichtsdestoweniger für alle anderen vertragenden Theile, deren Bevollmächtigte ihn heute unterzeichnet haben, gültig und verbindlich sein.

Zu Urkund dessen haben die unten genannten Bevollmächtigten das gegenwärtige Schlußprotokoll aufgenommen, welches dieselbe Kraft und dieselbe Gültigkeit haben soll, als wenn die darin enthaltenen Bestimmungen in den Vertrag selbst aufgenommen worden wären, und sie haben dieses Schlußprotokoll unterzeichnet in einem Exemplare, welches in dem Archiv der Regierung der Schweizerischen Eidgenossenschaft niedergelegt und jedem Theile in Abschrift zugestellt werden wird.

Bern, den 9. October 1874.

(Folgen die Unterschriften.)

72. Statistische Tabelle über den Postverkehr

in den

Europäischen Staaten (mit Ausnahme der Türkei), in den Vereinigten Staaten von Amerika und in Aegypten.

In der nachfolgenden Tabelle ist der Versuch gemacht worden, eine vergleichende Uebersicht über den Postverkehr in den Europäischen Staaten mit Ausnahme der Türkei, ferner in den Vereinigten Staaten von Amerika und in Aegypten zu liefern. Wenn diese Tabelle bezüglich einzelner Länder Lücken enthält, so findet dies in dem Umstande seine Erklärung, daß bei Aufstellung der Statistik über den Postverkehr in den verschiedenen Staaten von verschiedenen Gesichtspunkten ausgegangen wird. So ermittelt beispielsweise Belgien im Verkehr mit dem Auslande die Stückzahl nicht der Briefsendungen, sondern der Portoraten, Dänemark, Norwegen, Spanien die Briefe, Drucksachen und Waarenproben zusammen ohne Trennung der einzelnen Correspondenzgattungen, Großbritannien und Italien die Briefsendungen des Inlandes und des Auslandes zusammen, die Vereinigten Staaten von Amerika die internen Briefsendungen gar nicht, die Drucksachen und Waarenproben im Verkehr mit dem Auslande theilweise nur nach dem Gewicht. Hieraus erklärt sich auch die in den statistischen Veröffentlichungen nicht selten hervortretende Verschiedenheit in der Berechnung hinsichtlich der Stückzahl der Briefe auf den Kopf der Bevölkerung. Wegen des Mangels einer einheitlichen Grundlage für die statistischen Erhebungen läßt sich ferner eine für die Prüfung und Beurtheilung der Postverkehrsverhältnisse nothwendige Gegenüberstellung der speciellen Leistungen der einzelnen Postverwaltungen nur theilweise bewerkstelligen.

In Bezug auf die Angaben in der Tabelle über das Postpersonal wird noch bemerkt, daß Frankreich 3,806 weibliche Personen, welche in der Zahl von 8,036 Beamten einbegriffen sind, im Postdienste beschäftigt. Wenn für das Deutsche Reichs-Postgebiet das verhältnißmäßig große Personal von 45,000 Beamten und Unterbeamten nachgewiesen wird, so ist hierbei in Betracht zu ziehen, daß die Deutsche Reichs-Postverwaltung ein sehr ausgebildetes Fahrpost-Institut unterhält und einen ausgedehnten Zeitungsvertrieb vermittelt. Die Deutsche Reichs-Postverwaltung erzielt aus einer Brutto-Einnahme von 31,100,000 Thalern nach Aufwendung von 28,400,000 Thalern Ausgaben einen Ueberschuß von 2,700,000 Thalern. Die Französische Postverwaltung liefert bei einer Brutto-Einnahme von 29,800,000 Thalern einen Ueberschuß von 10,100,000 Thalern und die Großbritannische bei einer Brutto-Einnahme von 35,200,000 Thalern einen solchen von 10,200,000 Thalern.

Belgien. Rubr. 16—20

Dänemark, Norwegen
der Briefe auf den
Briefsendungen ein

Serbien, Vereinigte
rechnung der Stück
die Drucksachen un

Württemberg. Rubr.
1. Juli 1872/73.

Deutschland. Die Zahle
gestalten sich wege
rechnung der einz
Bayern und Würt

Frankreich. Rubr. 11.
dampfschiffen nach

Griechenland. Rubr. 1
Landbriefträgern z

Großbritannien und
Umfang des inlän
lande.

Rußland. Rubr. 10.
Rußlands zurückgel

Vereinigte Staaten v
Ergebniß einer Be
kauften Postfreima

Portugal, Rumänien.
für 1874 entnomm

Bemerkungen.

. Die Zahlen bezeichnen die Stückzahl der Portoraten.

, Rumänien, Spanien. Rubr. 21. Die Stückzahl Kopf der Bevölkerung ist von sämmtlichen abgesandten chl. der Drucksachen und Waarenproben berechnet worden.

Staaten von Amerika. Rubr. 21. Bei der Bezahl der Briefe auf den Kopf der Bevölkerung sind auch d Waarenproben im Inlande in Betracht gezogen.

22—24. Die Finanzergebnisse umfassen das Etatsjahr

1

inangaben in Bezug auf den Briefverkehr (Rubr. 13—20) n des Wechselverkehrs anders, als bei der Zusammenlnen Positionen für das Deutsche Reichs-Postgebiet, temberg.

Die angegebene Zahl schließt zugleich die von den Postüberseeischen Ländern zurückgelegten Kilometer in sich.

D. Die angegebene Zahl schließt zugleich die von den rückgelegten Entfernungen in sich.

Italien. Rubr. 13—15. Die Zahlen bezeichnen den dischen Briefverkehrs und des Briefverkehrs vom Aus-

Einschließlich der auf den Poststraßen des Asiatischen legten Kilometer.

on Amerika. Rubr. 14 und 15. Die Zahl ist das rechnung unter Zugrundelegung der Stückzahl der verken 2c.

a Die Zahlen sind den Notizen im Gothaischen Kalender en worden.

v

T

T

ci

T

II. Kleine Mittheilungen.

Das Eisenbahnnetz der Erde im Jahre 1874. Die Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen veröffentlicht eine von Herrn Dr. G. Stürmer in Bromberg*) aufgestellte vergleichende Statistik über die Länge, die Kosten 2c. der gegenwärtig auf der Erde im Betriebe befindlichen Eisenbahnen. Die Angaben erstrecken sich bei den meisten Europäischen Ländern auf die Zeit bis zum 1. Juli 1874, für die übrigen Länder meistens bis zum Schlusse des Jahres 1873.

Danach waren im Betriebe:

Land.	Kilom. Eisenbahnen in Betrieb.	Auf 1000 □Kilom. (= 18,16 geogr. □Meilen) kommen Kilom. Eisenbahnen.	Auf 1 Mill. Einwohner kommen Kilom. Eisenbahnen.
Belgien (1./1. 1874)	3,370	114	662
Großbritannien (1./1. 1874)	25,900	82	814
Niederlande [inkl. Luxemburg] (1./7. 1874)	1,871	53	490
Deutsches Reich (1./7. 1874)	24,789	46	604
Frankreich (1./7. 1874)	20,143	38	550
Schweiz (1./7. 1874)	1,508	36	562
Oesterreich-Ungarn (1./7. 1874)	16,521	26	460
Dänemark (1./1. 1874)	910	24	510
Italien (1./7. 1874)	6,995	23	262
Spanien (1./7. 1874)	5,458	11	339
Portugal (1./1. 1874)	842	9	193
Rumänien (1./7. 1874)	963	7,9	229
Schweden (1./1. 1874)	2,410	5,9	567
Europäische Türkei (1./7. 1874)	1,334	3,8	127
Europäisches Rußland (1./7. 1874)	17,063	3,3	240
Norwegen (1./1. 1874)	496	1,6	285
Griechenland (1./1. 1874)	12	0,2	8
Asiatische Türkei	274	0,5	25
Kaukasien	308	0,7	66
Ostindien	8,869	3,7	55
Java	261	2,0	16
Japan	29	0,07	0,8
Aegypten	1,055	3,2	202
Algier	536	0,8	183
Capland	102	0,2	180
Natal	3	0,07	10
Mauritius	106	57,8	330
Vereinigte Staaten (1./1. 1874)	115,146	12,3	2,986
Canada (1./1. 1874)	5,596	5,7	1,599

*) Dem Verfasser der im Postarchiv von 1873 S. 87 besprochenen Schrift über die Entwickelung und jetzige Gestaltung sämmtlicher Eisenbahnnetze der Erde. Die Red.

Land.	Kilom. Eisenbahnen in Betrieb.	Auf 1000 □Kilom. (= 18,16 geogr. □Meilen) kommen Kilom. Eisenbahnen.	Auf 1 Mill. Einwohner kommen Kilom. Eisenbahnen.
Mexico	557	0,3	61
Honduras..................	90	0,7	257
Panama	76	1,1	345
Bolivar....................	30	0,4	133
Cuba	640	5,4	450
Jamaica	43	3,9	86
Venezuela	13	0,01	9
Guiana	96	0,4	497
Brasilien	1,206	0,14	122
Argentina (1./1. 1874)	1,225	0,5	653
Uruguay	90	0,5	257
Paraguay	72	0,4	72
Peru	488	0,4	190
Chile	991	2,9	502
Neu-Süd-Wales............	652	0,8	1,230
Victoria	708	3,1	941
Süd-Australien	305	0,3	1,586
Queensland	351	0,2	2,924
West-Australien............	26	0,01	1,026
Tasmania	72	1,1	725
Neu-Seeland	169	0,6	940
Tahiti.....................	4	3,4	289

Die Gesammtlänge der Eisenbahnen in den einzelnen Erdtheilen beziffert sich wie folgt:

	Kilom. Eisenbahnen in Betrieb.	Auf 1000 □Kilom. kommen Kilom. Eisenbahnen.	Auf 1 Mill. Einwohner kommen Kilom. Eisenbahnen.
Europa	130,585	13,1	432
Asien	9,741	0,22	12
Afrika.....................	1,802	0,06	9
Amerika	126,343	3,07	1,486
Australien	2,287	0,26	508
Totalsumme	270,758	2,0	196
=	36,490 geographische Meilen.		

Unter Berücksichtigung der noch nicht bekannt gewordenen neuen Bahneröffnungen, namentlich einiger außereuropäischen Länder, kann man für die Mitte des Jahres 1874 als Länge des gesammten Schienennetzes der Erde die Summe von ca. 275,000 Kilometer annehmen, deren Bau ein Anlagekapital von 20 Milliarden Thalern erfordert hat.

Die Fortschritte der Deutschen Lebensversicherungs-Anstalten im Jahre 1873. Nach der in Nr. 1200 des Bremer Handelsblattes veröffentlichten Uebersicht über den Zustand und die Fortschritte der Deutschen Lebensversicherungs-Anstalten haben sich die Verhältnisse des Lebensversicherungswesens auch im Jahre 1873 wieder günstiger gestaltet, als bei den Rückschlägen auf dem industriellen

und merkantilen Gebiete, sowie bei dem hartnäckigen Verweilen der Cholera in einzelnen Gegenden anzunehmen war.

Nach den publicirten, ein ganzes Geschäftsjahr umfassenden Geschäftsergebnissen bestanden im Jahre 1873:

	31	Lebensversicherungs-Anstalten	im Deutschen Reiche,
	16	» »	in Deutsch-Oesterreich,
	2	» »	in der Deutschen Schweiz,
also insgesammt	49	Deutsche Lebensversicherungs-Anstalten.	

Es kommen davon:

	Personen		Versicherungs-summe Thlr.			
	61,336	mit	68,948,529	auf	31	Anstalten im Deutschen Reiche,
	27,382	»	24,620,655	»	16	» in Deutsch-Oesterreich,
	2,819	»	3,881,185	»	2	» in der Deutschen Schweiz,
Summe..	91,537	mit	97,450,369	auf	49	Deutsche Anstalten.

Bei allen diesen Anstalten machte das Lebensversicherungs-Geschäft im Jahre 1873 folgende Bewegung:

	Personen		Thlr.		Personen		Versicherungs-summe Thlr.
Bestand am Anfange des Jahres					559,904	mit	536,798,627
Zugang im Laufe des Jahres					91,537	»	97,450,369
so daß zusammen versichert waren					651,441	mit	634,248,996
Hiervon scheiden aus:							
durch Tod	10,764	mit	9,260,258				
durch Abgang bei Lebzeiten	31,258	»	26,785,298		42,022	»	36,045,556
Bestand am Jahresschlusse					609,419	mit	598,203,440
mithin Zuwachs im Laufe von 1873					49,515	»	61,404,813

Von diesem Zuwachs fallen

auf die Versicherungsanstalten im Deutschen Reiche	46,235,417	Thlr.
» » » in Deutsch-Oesterreich	13,120,410	»
» » » in der Deutschen Schweiz	2,048,986	»
Summa	61,404,813	Thlr.

Welchen Entwickelungsgang die Lebensversicherungen in den Jahren von 1853 bis einschließlich 1872 genommen haben, ist bereits in Nr. 20 des Deutschen Postarchivs pro 1873 nachgewiesen worden.

Flaschenposten. Nach den »Hydrographischen Mittheilungen« wurde von S. M. Schiff »Gazelle« am 3. August d. J. auf der Reise von Porto Praya (Cap Verde-Inseln) nach Monrovia eine Flasche mit dem für diese Zwecke gebräuchlichen Zettel in 7° 9′ 36″ N. B. und 13° 57′ 42″ W. L. v. Gr. über Bord geworfen. Diese Flasche fand ein Schwarzer, Namens Fannah, am 13. August an der Afrikanischen Küste in der Nähe der Sherbro-Mündung (7° 22′ N. B.) und lieferte sie

an Herrn Louis Franz zu Mocolo, Sherbro, ab, von dem sie der Kaiserlichen Admiralität eingesandt wurde. Die Flasche hat in 10 Tagen etwa 82 Seemeilen innerhalb des Guinea-Stroms zurückgelegt.

Eine zweite Flaschenpost, von S. M. Brigg »Rover« am 28. April d. J. in 22° 45′ 12″ N. B. und 85° 57′ 18″ W. L. v. Gr. über Bord geworfen, landete am 29. August an der Ostküste von Florida in 27° 37′ N. B. und hat also in 123 Tagen innerhalb des Golf-Stroms ca. 320 Seemeilen zurückgelegt.

Die dritte Flaschenpost, welche am 13. März d. J. von S. M. Schiff »Arcona« auf der Reise von Rio de Janeiro nach Melbourne in 40° 29′ S. B. und 140° 46′ Ö. L. v. G. abgeschickt wurde, gelangte nach der Waratah-Bucht in Victoria (Süd-Australien), wo sie am 9. Juli von Mr. David Fraser in 38° 48′ S. B. aufgefunden wurde. Die von dieser Flasche in 118 Tagen zurückgelegte Strecke beträgt 190 Seemeilen.

Die Japanische Landpost (durch Läufer) hat nach Consulatsberichten an Regelmäßigkeit und Sicherheit neuerdings so gewonnen, daß auch ausländische Handlungshäuser nicht mehr anstehen, ihr Briefe anzuvertrauen. Die Gesammtzahl der von dem Postamte in Hiogo vermittelten Sendungen betrug im Jahre 1873: 495,686 Stück. Freimarken wurden von demselben zum Belaufe von 6207 Yen 48 Sens *) ausgegeben. (Pr. Handelsarchiv.)

III. Literatur des Verkehrswesens.

W. B. Ribeli, Bericht über Straßenfuhrwerke und andere Transportmittel auf der Wiener Weltausstellung. Wien, Druck und Verlag der K. K. Hof- und Staatsdruckerei, 1874, 60 Seiten in Octav, mit Abbildungen.

Als Theil des durch die Generaldirection der Wiener Weltausstellung herausgegebenen officiellen Ausstellungsberichts wird von der Wiener Hof- und Staatsdruckerei ein Bericht des Ingenieurs W. B. Ribeli über die auf jener Ausstellung befindlich gewesenen Straßenfuhrwerke und anderen Transportmittel veröffentlicht. Der Bericht verbreitet sich in der Einleitung über den Ursprung und die frühere Entwickelung des Wagenbaues, sowie über die zur Fortschaffung der Wagen in den älteren Zeiten angewendeten Kräfte. Als besonders werthvolle Zeugen jener Entwickelung, wie solche auf der Ausstellung selbst Platz gefunden haben, werden unter bildlicher Darstellung bezeichnet:

der im Pavillon des amateurs vom Grazer Joanneum vorgeführte »Stretweger Opferwagen«, ein in allen Theilen aus Bronce hergestelltes, im Uebrigen trotz seines nach Jahrtausenden zählenden Alters gut erhaltenes Fuhrwerk;

der im Szecklerhause zur Ausstellung gelangte, fast ganz aus Holz gearbeitete »Szeklerwagen«, ein im Siebenbürgischen noch jetzt vielfach im Gebrauch befindliches Vehikel, und

---

*) 20 Reichsmark = 4 Yen 77 Sens Gold.

das von der Kaiserlich Deutschen Reichs-Postverwaltung ausgestellte Modell eines im 18. Jahrhundert gebrauchten Königlich Preußischen Postwagens, dessen hinterer Kasten noch mittelst Eisenketten an aufrecht stehenden Holzpfosten aufgehängt ist, — eine Einrichtung, welche in Verbindung mit der Aufhängung an Riemen zur Erfindung der Wagenfeder, jenes für den gesammten Wagenbau der Neuzeit überaus wichtigen Factors, Anlaß gegeben hat.

Mit der Ausstellung Japans beginnend, rühmt der Bericht die Selbstständigkeit, mit welcher die Japanesen in Material wie in Arbeit beim Wagenbau gegenwärtig vorgehen, unbekümmert um die leicht erklärlichen Besorgnisse des importirenden Auslandes.

China hat einen vortrefflich construirten einrädrigen Schubkarren, bei welchem die Last nicht vor, sondern über dem Rade zu liegen kommt, die Türkei eine »Araba« vorgeführt, ein zwar federloses, jedoch sonst sehr fein ausgestattetes Fuhrwerk, das besonders in Kleinasien vielfach im Gebrauch ist.

Von der Ausstellung Rußlands, das nach Urtheil des Berichterstatters in Betreff des Wagenbaues ganz auf der Höhe der Zeit steht, ist namentlich die von Mockhoff in Moskau vorgelegte Sammlung sämmtlicher gegenwärtig gebräuchlichen Wagenfedern, von den alten C-Federn bis zu den luxuriösen »huit ressorts« der Neuzeit hinauf, hervorzuheben.

Daß die Oesterreichisch-Ungarischen Länder an Erzeugnissen des Wagenbaues Vieles und auch Gutes ausgestellt hatten, darf bei dem hohen Stande der Wagenfabrication innerhalb dieser Länder, sowie bei dem Umstande, daß die Wagen großentheils unmittelbar aus den Werkstätten der Fabrikanten dem Ausstellungsplatze zugeführt werden konnten, nicht Wunder nehmen. Unter den vom K. K. Handelsministerium zur Ausstellung gebrachten Postcourswagen hatten sich ein Separat-Eilwagen und ein für den Briefsammlungsdienst bestimmtes Kariol besonderer Beachtung zu erfreuen. Im Uebrigen haben ein nach dem Patent Wiesenburg erbauter Wagen, welcher mittelst eines starken Untersatzes am Langbaum eine besondere Eisenachse nebst 2 kleinen Schalengußrädern trägt und dadurch die Betriebsschwierigkeiten beim Befahren bedeutender Steigungen vermindert, sowie der »Pendelwagen« von Tomaschek in Brünn, ein ohne Achsen construirtes, übrigens in seinen Vorgängern schon 500 v. Chr. durch den Ephesischen Baumeister Mentagenes beim Bau des Dianatempels in Anwendung gekommenes Fuhrwerk, dessen Gestell sammt der Last pendelartig auf den Achsstummeln der Räder ruht, vielseitige Aufmerksamkeit erweckt.

Das Deutsche Reich betheiligte sich mit einer größeren Anzahl gut und elegant gebauter Wagen. Die 28 Postwagen-Modelle der Reichs-Postverwaltung sind bei der sauberen Ausführung der Arbeit Gegenstand ungetheilter Bewunderung gewesen. Besondere Anerkennung haben unter Anderm das dem Hofschmiedemeister Hildebrand in Dresden patentirte Wagenrad, sowie die eiserne getheilte Patent-Radnabe von Eckert in Berlin, gefunden.

Auch aus der Schweiz, aus Italien, Dänemark, Schweden, Norwegen und Portugal ist an Straßenfuhrwerken manches Beachtenswerthe zur Ausstellung gelangt. Der aus einem theilweise ausgehöhlten Fichtenstamm bestehende Lappländische Einbaumschlitten in der Lappländergruppe der Schwedischen Abtheilung ist erklärlicher Weise mit dem lebhaftesten Interesse betrachtet worden.

Die aus Frankreich vorgeführten Wagenfabrikate, sämmtlich Pariser Fabriken entstammend, zeichneten sich wie bei früheren Gelegenheiten durch harmonische Eleganz und geringes Eigengewicht aus. Es wird zur Zeit namentlich viel in Voitures à huit ressorts gearbeitet, jenen non plus ultra der neueren Wagenfabrication. Im Uebrigen haben hervortretende Aufmerksamkeit Ledoux, Collection sämmtlicher zur Einrichtung und Decorirung von Wagen dienenden Bestandtheile, im Ganzen 427 verschiedene Objecte, sowie Perreaux's beide Dampfvelocipeden erregt, letztere ein höchst sinnig construirtes und ungemein leicht zu dirigirendes Fuhrwerk, nach des Erfinders Ansicht das geeignetste Geschenk für die viel geplagten Französischen Landbriefträger. (?)

Daß England die Ausstellung, wie geschehen, mit sehr guten und namentlich soliden Wagen beschicken würde, war bei der besonders günstigen Situation der Englischen Wagenfabrication und dem eigenartigen Geschmack der Engländer von vornherein zu erwarten.

Auch die Vereinigten Staaten von Nordamerika waren in Bezug auf Wagenfabrikate, unter denen die Sarven-Patenträder besonders nennenswerth sind, gut vertreten.

IV. Zeitschriften-Ueberschau.

Es enthalten:

1) Gäa, Natur und Leben. 10. Jahrgang. 10. Heft.
Aether und Atome. Die Erdbeben von 1869 und 1870. Von Ferdinand Dieffenbach. Zur medicinischen Meteorologie und Klimatologie. Von Prof. Dr. H. E. Richter. Die physikalisch-geologische Geschichte des Rheinstroms. Von Prof. A. C. Ramsay. Zur Entwickelungsgeschichte des Erdballs. Von E. F. Theodor Moldenhauer. Die Oesterreichisch-Ungarische Nordpolexpedition 1872—1874. Astronomischer Kalender. Neue naturwissenschaftliche Beobachtungen und Entdeckungen. Literarische Besprechungen.

2) Revue des deux mondes, Paris, 1er Novembre 1874.
L'empire des Tsars et les Russes. VIII. Le Raskol et les sectes en Russie; les vieux-croyants, par M. Anatole Leroy-Beaulieu. Flavien, scènes de la vie contemporaine, par M. Henri Rivière. La science sociale et la philosophie anglaise, par M. Paul Janet, de l'Institut de France. Les pêcheries de Terre-Neuve et les traités, par un officier de marine. Un Gascon du XVIe siècle. Le premier duc d'Épernon, par M. George de Monbrison. La guerre de France. 1870—1871. L'épilogue de la guerre. La paix et la commune, par M. Ch. de Mazade. Chronique de la quinzaine. Le Faust polonais, par M. Sacher-Masoch. Essais et notices.

Im Auftrage des Kaiserlichen General-Postamts herausgegeben von Dr. Katzler.

Berlin, Verlag und Druck der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. v. Decker).

Deutsches Postarchiv.

Beiheft

zum

Amtsblatt der Deutschen Reichs-Postverwaltung.

№ 20. Berlin, November. 1874.

I. Actenstücke und Aufsätze.

73. Bericht des Ausschusses des Bundesraths für Eisenbahnen, Post und Telegraphen,

betreffend den

zu Bern abgeschlossenen Postvereinsvertrag.

Referent: Herr Dr. **Krüger**, Ministerresident der freien und Hansestädte.

Der Vertrag zur Gründung eines allgemeinen Postvereins, welcher von den Bevollmächtigten fast aller europäischen Staaten und der Vereinigten Staaten von Amerika am 9. October in Bern abgeschlossen ist und nunmehr dem Bundesrathe zur Genehmigung vorliegt, bezeichnet einen bedeutsamen Abschnitt in der Gestaltung der internationalen Beziehungen des Postwesens und den Beginn einer neuen Entwickelungsperiode von weittragender Bedeutung für einen der wichtigsten Zweige des Völkerverkehrs.

Die Grundsätze, welche für den Austausch von Postsendungen unter den civilisirten Nationen maßgebend waren, wurden bisher durch Postverträge geregelt, welche zwischen den einzelnen Regierungen je nach dem Bedürfniß abgeschlossen, von Zeit zu Zeit durch Zusatzacte ergänzt oder wiederum durch neue Verträge ersetzt wurden, wenn die Grundlagen der früheren sich verschoben hatten oder den Bedürfnissen des Verkehrs nicht mehr entsprachen.

Mit wie mannigfachen Schwierigkeiten der Abschluß solcher Verträge oftmals zu kämpfen hatte, wie viel Zeit und Anstrengung es erforderte, zwischen den ver-

schiedenartigen Systemen der Tarifirung und Portoberechnung, den widerstreitenden Ansprüchen in Bezug auf Portotheilung und Transitgebühren eine Einigung herbeizuführen, wie dabei eine in das Kleinliche gehende Abwägung der Verhältnisse concurrirender Linien, ein stetes Markten um den Werth der gegenseitigen Leistungen, ein Ringen nach finanziellen Vortheilen zur Gewohnheit oder selbst zur Nothwendigkeit wurde, ist aus der Geschichte solcher Verträge hinreichend bekannt. Ist es doch vorgekommen, daß es zwischen großen Postgebieten Jahre lang an jeder vertragsmäßigen Basis für den Correspondenz-Austausch fehlte, weil man sich über die Bedingungen desselben nicht zu einigen vermochte.

Mit den Fortschritten des Handels und der Erweiterung der politischen und socialen Beziehungen unter den Völkern hat die Zahl der Postverträge stetig zugenommen, aber erst der neueren Zeit war es vorbehalten, diese Verträge von der einseitigen Herrschaft fiscalischer Rücksichten zu befreien und den divergirenden Interessen der gesonderten Verwaltungen eine einheitliche Richtung auf das gemeinsame und große Ziel zu geben, welches das Postwesen vor Allem im Auge haben soll, ein mächtiges Bindemittel für die geistigen und materiellen Interessen der Individuen wie der Völker zu sein.

Die durchgreifende Umgestaltung, welche die Postverträge durch allmälige Vereinfachung ihres Inhaltes und gegenseitige Annäherung ihrer Principien erfuhren, mußte einem aufmerksamen Beobachter den Gedanken nahe legen, zwischen verschiedenen Staaten und selbst Welttheilen eine Gemeinschaft herzustellen, welche die internationalen Schranken und die daraus für den Postverkehr erwachsenden Erschwerungen im Wesentlichen beseitigte. An dieser Möglichkeit konnte deutscherseits um so weniger gezweifelt werden, als die postalischen Beziehungen der Deutschen Staaten unter einander und mit der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie einen ähnlichen Entwickelungsgang bereits durchlaufen hatten. Der Deutsch-Oesterreichische Postvereinsvertrag vom 6. April 1850, durch welchen die Gebiete von 16 staatlich geschiedenen Postverwaltungen zu einem einheitlichen Postgebiet mit gemeinsamen Normen und Tarifen vereinigt wurden, hatte in seinem Bestande und seiner Wirksamkeit bewiesen, bis zu welchem Grade eine Verbindung selbstständiger Staaten zu gemeinsamer Pflege der postalischen Interessen erreichbar und wie sehr dieselbe befähigt war, das Verkehrsleben zu fördern und die Verwaltung und den technischen Betrieb zu vereinfachen, ohne dem Postwesen die zu seiner Erhaltung und Fortbildung nothwendigen Einnahmen zu schmälern.

Solche Erfahrungen und die in einer Reihe von Verträgen mit auswärtigen Regierungen fortgesetzten Bestrebungen, einer convergirenden Richtung auf das Ziel einheitlicher Grundsätze für den internationalen Postverkehr die Wege zu bahnen, mußten der Deutschen Reichsregierung den Beruf zuweisen, zur Verwirklichung jenes großen und umfassenden Gedankens den ersten Impuls zu geben. Es war das zugleich eine würdige und lohnende Aufgabe für eine Politik, welche sich die Befestigung des Europäischen Friedens zur obersten Richtschnur ihres Verhaltens gesetzt hatte.

Schon in einer Denkschrift aus dem Ende des Jahres 1868, welche das Postamtsblatt mit dem Bemerken veröffentlichte, daß sie die Genehmigung des Bundeskanzlers erhalten, waren die Grundzüge für die Bildung eines alle civilisirten Nationen umfassenden Postvereins niedergelegt, verbunden mit dem Vorschlage, dieselben der Berathung eines zu dem Ende zu berufenden allgemeinen Postcongresses zu unterbreiten.

Die allgemeine Lage schien das Gelingen eines solchen Unternehmens zu begünstigen, die Regierung des Norddeutschen Bundes zögerte daher nicht, zu Anfang des Jahres 1869 auf Grund einer Allerhöchsten Präsidial-Ermächtigung mit den ersten diplomatischen Einleitungen zur Berufung eines Congresses vorzugehen. Hierbei mußte es nahe liegen, an den Vorgang jener früheren Conferenz anzuknüpfen, welcher auf die Anregung der Vereinigten Staaten von Amerika im Jahre 1863 die Vertreter von 14 Regierungen aus beiden Hemisphären in Paris zu gemeinsamen Berathungen über die gegenseitigen Postbeziehungen vereinigt hatte. Zwar hatte dieser Congreß auf theoretische Erörterungen sich beschränkt, und selbst das Ergebniß dieser mochte wegen des Widerspruchs, den mehrere der wichtigsten Bestimmungen erfuhren, den gehegten Erwartungen nicht in vollem Umfange entsprechen; gleichwohl waren das gewonnene Material und der persönliche Austausch unter den leitenden Vertretern des Postwesens verschiedener Staaten auf die Entwickelung des Gedankens eines postalischen Völkerrechtes nicht ohne nachhaltigen Einfluß geblieben. Noch am 6. Juni 1870 erging an die Deutsche Botschaft in Paris die erneute Weisung, auf den schon vor Jahresfrist angeregten Vorschlag wegen Einberufung eines Postcongresses zurückzukommen. Es konnte darauf hingewiesen werden, daß inzwischen das Deutsche Porto mit England auf 2½, mit Nordamerika im directen Verkehr auf 3 Sgr. ermäßigt worden, während das Porto mit Frankreich noch 4½ Sgr. betrage. Die Reformbedürftigkeit des bestehenden Zustandes sei demnach nicht mehr zu verkennen und die Ueberzeugung von der Zweck- und Zeitgemäßheit des Congreßvorschlages habe sich nach allen Richtungen hin befestigt.

Der Krieg mit Frankreich, der wenige Wochen später unerwartet zum Ausbruche kam, mußte die Verfolgung eines Planes, der auf die Fortdauer friedlicher und freundlicher Beziehungen berechnet war, nothwendig unterbrechen. Nachdem aber der Friede wiederhergestellt und auch mit Frankreich ein Postvertrag zum Abschlusse gelangt war, der die neueren Grundsätze zur Geltung brachte und in seinen Wirkungen geeignet schien, Bedenken und Vorurtheile zu beseitigen, die einer allgemeinen internationalen Verständigung noch entgegentreten konnten, erachtete die Reichsregierung den Zeitpunkt gekommen, den Congreßgedanken wieder aufzunehmen. Hierbei konnte es sowohl aus politischen Rücksichten, als um der Sache willen sich nur empfehlen, die definitiven Verhandlungen auf dem Boden eines kleineren Staates in centraler Lage in das Leben zu rufen. Mit anerkennenswerther Bereitwilligkeit übernahm es die Schweizerische Eidgenossenschaft, die Bevollmächtigten der Europäischen Regierungen und der Vereinigten Staaten von Amerika in den Mauern ihrer Bundes-Hauptstadt Bern zu gemeinsamer Berathung zu versammeln. Die ersten Einladungen ergingen zum 1. September vorigen Jahres. Sie waren von einem Vertragsentwurfe begleitet, dessen Grundzüge sich im Wesentlichen an die Vorschläge der erwähnten Denkschrift anlehnten und nur in einigen Punkten Aenderungen enthielten, die sich aus dem inzwischen stattgehabten Meinungsaustausch als wünschenswerth ergeben hatten. Die Einladungen fanden fast bei allen Regierungen bereitwilliges Entgegenkommen. Da aber die Kaiserlich Russische Regierung, wie sehr sie auch im Uebrigen dem Unternehmen geneigt war, sich doch mit Rücksicht auf beabsichtigte Reformen in ihrer inneren Postgesetzgebung noch nicht in der Lage befand, an einem allgemeinen Postvertrage Theil zu nehmen, so ward die Berufung des Congresses auf ein Jahr vertagt. Dieser Aufschub ist auf das Zustandekommen des Postvereins nur von günstigstem Einflusse gewesen. Denn nicht allein erhielten

nach Ablauf jener Frist die Vorschläge, welche dem Congresse unterbreitet wurden, die gewichtige Unterstützung der Russischen Bevollmächtigten, sondern es bekundete auch die Französische Regierung nunmehr die Geneigtheit, sich auf dem Congresse vertreten zu lassen, dessen Beschickung sie vor Jahresfrist noch ablehnen zu müssen geglaubt hatte.

Daß der Kongreß, welcher am 15. September d. J. in Bern eröffnet wurde, und auf welchem zweiundzwanzig Regierungen durch achtunddreißig Bevollmächtigte vertreten waren, seine schwierigen Verhandlungen schon am 9. October durch Unterzeichnung des Vereinsvertrages zum formellen Abschluß bringen konnte, ist eine in der Geschichte, zumal der Postverträge, einzig dastehende Thatsache. Beweist sie einerseits die Umsicht, mit der die Einleitungen getroffen und die Verhandlungen geleitet wurden, so giebt sie nicht minder der Einmüthigkeit der Ueberzeugungen, von denen die Regierungen und ihre Vertreter beseelt waren, ein beredtes Zeugniß.

Seinem sachlichen Inhalte nach zerfällt der Berner Vertrag in zwei Abschnitte, deren einer die Grundsätze feststellt, nach denen in der Folge der Austausch von Correspondenzgegenständen unter den Postverwaltungen der Vereinsländer erfolgen soll, während der zweite Abschnitt, wenn auch nur in allgemeinen Umrissen, die Verfassung des Vereins, seine innere Organisation geregelt hat.

Als leitendes Princip ist beiden Abschnitten — ähnlich wie es in dem Deutsch-Oesterreichischen Postvertrage geschehen — die Bestimmung vorangestellt, daß die Länder der vertragenden Theile fortan ein einziges Postgebiet bilden, die politischen Grenzen mithin für die Behandlung der Correspondenzgegenstände vollständig verschwinden. Die Continuität dieses Gebietes, welches etwa 716,000 Quadratmeilen und 345 Millionen Einwohner umfaßt, wird durch die zwischenliegenden Meere nicht unterbrochen; selbst über den Ocean hinüber reichen die Glieder des Vereins sich die Hände, so daß jede Correspondenz zwischen Europäischen Ländern und Nordamerika als eine innerhalb des Vereinsgebietes sich bewegende Postsendung behandelt wird, auf welchem Wege sie auch befördert werde.

Aus dem leitenden Gesichtspunkte des ganzen Systems, der Einheit des Postgebietes, ergaben sich für den internationalen Postbetrieb wie für die Organisation des Vereins die wichtigsten Consequenzen. Es folgte daraus:

I.

für die Behandlung der Postsendungen unter den Vereinsstaaten:

die Freiheit des Transits,
die Einheit des Portos,
die Gleichheit der Portotheilung.

1. Die Freiheit des Transits ist die erste der Anforderungen, die an ein auf die Förderung des Verkehrs berechnetes Gemeinwesen zu stellen sind. Jedes Vereinsland muß berechtigt sein, mit jedem anderen Vereinslande unter Benutzung sämmtlicher im Vereinsgebiet belegenen Transitstraßen in unmittelbaren Austausch der Postsendungen zu treten, ohne daß es der vorgängigen Verständigung mit den Verwaltungen der zwischenliegenden Länder bedarf. Diese Freiheit des Transits ist im Artikel 10 des Vertrages ohne Einschränkung gewährleistet. Verschieden von ihr, aber für den internationalen Verkehr darum nicht minder wichtig, ist die Unentgeltlichkeit des Transits. Ohne diese würde die Einführung eines Einheitsportos überhaupt nicht möglich sein. Die Deutsche Postverwaltung hat nicht ge-

zögert, so viel an ihr lag, die Unentgeltlichkeit des Transits schon in ihren bisherigen Beziehungen mit anderen Staaten zur Anerkennung zu bringen, unerachtet Deutschland vermöge seiner Lage im Herzen Europas diesem Ziele nicht unerhebliche Opfer zu bringen hatte. Zweifelsohne wäre die Unentgeltlichkeit des Transits, die auf dem Berner Congresse die weitaus überwiegende Mehrheit der Stimmen für sich hatte, auch im Vereinsvertrage zur vollen Durchführung gelangt, hätte nicht auf die Verhältnisse zweier Länder besondere Rücksicht genommen werden müssen.

Zunächst kam die Lage Belgiens in Betracht, die insofern eine eigenthümliche ist, als dieses Land im Kreuzungspunkte der wichtigsten Transitlinien des Kontinentes sich befindet. Nach ungefährem Durchschnitt hat die Belgische Postverwaltung im Transit durch ihr Gebiet täglich ein Quantum von 2500 Kilogrammen Briefe und Drucksachen zu befördern, während sie den Transit durch andere Länder für die Belgien angehörende Correspondenz nur zum durchschnittlichen Gewicht von 125 Kilogrammen für den Tag in Anspruch nimmt. Hier ließ sich das Vorhandensein eines Mißverhältnisses nicht verkennen. Wenn nun auch der Belgischen Verwaltung aus dem Vereine — in Folge der halbschiedlichen Portotheilung — namhafte Vortheile erwachsen, so würden diese doch nicht ausreichen, Belgien für den Verlust einer Transitgebühr zu entschädigen, welche sich auf etwa 1 Million Franken jährlich belaufen hat.

Eine weitere Berücksichtigung erheischte die Lage Frankreichs, und zwar nicht sowohl seine geographische, als die postalisch finanzielle. Die Französische Postverwaltung wurde bisher von der Anschauung geleitet, daß sie den Verkehrs-Interessen anderer Länder erheblich größere Dienste leiste, als sie solche von ihnen empfange. Während Frankreich hieraus einerseits den Anspruch herleitete, daß von der aus seinem Verkehr mit anderen Ländern erwachsenden gemeinschaftlichen Porto-Einnahme der größere Theil ($^2/_3$, $^3/_5$ oder $^5/_8$) der Französischen Verwaltung zufallen müsse, entwickelte sich andererseits aus derselben Anschauung heraus ein System fiscalischer Ausnutzung der Transitrouten, welches den internationalen Verkehr zu Gunsten der Französischen Postkasse erheblich belastete. Für einen Frankreich transitirenden Brief, obwohl dessen Annahme, Expedition und Bestellung vom Auslande besorgt wurde, mußte mindestens das interne Französische Porto, in manchen Fällen erheblich mehr entrichtet werden. Es war die Aufgabe unseres neuen mit Frankreich geschlossenen Postvertrages, wenigstens in Rücksicht auf den Verkehr mit Deutschland, einer gerechteren Würdigung der Verhältnisse Eingang zu verschaffen. Der Vertrag vom 14. Februar 1872 bestimmte, daß für das Mehrgewicht der Postsendungen, welches die eine Verwaltung im Transit durch das Gebiet der anderen führen werde, eine Entschädigung von 6 Franken für das Kilogramm Briefe und 1 Frank für das Kilogramm Drucksachen zu leisten sei, und daß auch diese Entschädigung wegfallen solle, wenn die Differenz des Mehrgewichts im Vierteljahre weniger als 100 Kilogramm betragen würde. In solchem Maße ist im Verkehr Deutschlands mit Frankreich die Unentgeltlichkeit des Transits thatsächlich angebahnt worden. Da aber die Beziehungen Frankreichs zu anderen Ländern mehrentheils noch auf Grundlage der früheren Verhältnisse beruhen, so hat man geglaubt, der Französischen Verwaltung den Anschluß an den allgemeinen Postverein wesentlich zu erleichtern und andererseits Belgien für die ihm auferlegten Opfer zu entschädigen, indem man die Erhebung einer mäßigen Transitgebühr von 2 Franken für das Kilogramm Briefe und 25 Centimen für das Kilogramm Drucksachen zugestand mit der weiteren Befugniß, diese

Vergütung zu verdoppeln, wenn der Transit auf einer Strecke von mehr als 750 Kilometern zu leisten ist.

Es ist zu beklagen, daß das große Princip der Unentgeltlichkeit des Transits eine Einschränkung erlitten hat. Immerhin darf jene Regelung der Verhältnisse den Umständen nach als eine befriedigende betrachtet werden. Die Transitvergütung hat für den Verkehr nur dann Bedeutung, wenn sie so erheblich ist, daß sie auf die Festsetzung der Taxen zurückwirkt und die freie Bewegung hindert. Einen solchen Einfluß vermag die obige Vergütung nicht mehr auszuüben. Nach einem im Postverkehr beobachteten Gesetze fallen auf den einzelnen Brief annähernd so viel Centimen, als Franken für das Kilogramm an Transitporto gezahlt werden. Die Transitgebühr kann demnach noch immer aus dem Vereinsporto bestritten werden, selbst wenn mehrere Staaten an derselben betheiligt sind. Im Uebrigen ist durch den Artikel 10 ausdrücklich bestimmt, daß überall, wo der Transit bisher unentgeltlich oder zu geringeren Sätzen geleistet worden, die desfallsigen Bestimmungen aufrecht erhalten bleiben.

Für die Transitbeförderung zur See ist nach dem Maßstabe der Beförderungskosten eine Transitgebühr bis zum Betrage von $6\frac{1}{2}$ Franken für Briefe und $\frac{1}{2}$ Frank für Drucksachen für zulässig erachtet, wiewohl ebenfalls mit der Beschränkung, daß eine Erhöhung der bestehenden Taxen in keinem Falle eintreten dürfe.

Die Ausnahmen, welche der Schluß des Artikel 10 in Betreff der Indischen Ueberlandpost und der Route New-York-St. Francisco gemacht hat, finden in der ungewöhnlichen Ausdehnung und Schwierigkeit jener Postverbindungen ihre genügende Rechtfertigung.

2. Die Möglichkeit des Einheitsportos für ein Postgebiet, das sich von der östlichen Grenze Sibiriens bis zur westlichen Grenze der Vereinigten Staaten von Amerika erstreckt, beruht, wie oben bemerkt, auf der Voraussetzung unentgeltlichen Transits oder mindestens sehr mäßig bemessener Vergütung. Nachdem diese Voraussetzung annähernd erfüllt worden, hat auf der Berner Conferenz ein Zweifel darüber nicht bestanden, daß dem Grundgedanken des Vertrages und den Bedürfnissen des Verkehrs nur durch ein ohne Rücksicht auf die Entfernung bemessenes Einheitsporto entsprochen werden könne. Erfordert dasselbe vorübergehende Opfer, so hat es sich im Erfolge doch überall für die Posteinnahmen als vortheilhaft erwiesen. Au reste — bemerkt treffend das Congreßprotocoll vom 16. September — toutes les taxes tendent à s'égaliser, et en proclamant une taxe unique, il est à prévoir, que le Congrès ne fera que devancer de quelques années le mouvement, qui se produit dans ce sens. Die Einheit der Taxe hat daher schon bei Beginn der Berathungen im Principe fast allseitige Zustimmung erhalten.

Der Vertrag hat das Vereinsporto für Briefe auf 25 Centimen für je 15 Grammen festgesetzt, zur Zeit noch mit der weiteren Maßgabe, daß dasselbe nicht mehr als 32, nicht weniger als 20 Centimen betragen dürfe. Im Hinblick darauf, daß das Porto für die Deutsche Correspondenz — abgesehen von dem Verkehr mit Oesterreich-Ungarn und mit Luxemburg, für welchen noch die internen Portosätze maßgebend sind — im Verkehr

mit Griechenland	5 Sgr.,
mit Frankreich, Rußland und Nordamerika über England	3 »
mit England, Italien, Portugal, Schweden und Norwegen, Spanien und der Türkei	$2\frac{1}{2}$ »

mit Belgien, Dänemark, den Niederlanden, Rumänien, der Schweiz
und mit Nordamerika im directen Verkehr.............. 2 Sgr.

beträgt, darf ein Portosatz von 25 Centimen = 2 Sgr. als ein sehr mäßiger, den größeren Theil der internationalen Correspondenz erleichternder bezeichnet werden. Daß den Postverwaltungen bei Umrechnung dieses Portosatzes in die abweichenden Münzsysteme der Vereinsländer schon um der nöthigen Abrundung willen ein Spielraum gelassen werden mußte, sagt sich von selbst. Es erscheint aber auch gerechtfertigt, wenn bei Bestimmung der Maximalgrenze von 32 Centimen auf die Englische Währung, nach welcher 3 Pence = 31¼ Centimen ist, billige Rücksicht genommen worden ist. Dagegen könnte die Frage erhoben werden, ob eine Minimalgrenze überhaupt nothwendig war, da doch die Herabsetzung des Portos im Wege gegenseitiger Verständigung nach Artikel 14 nicht ausgeschlossen werden soll. Der Grund dieser Beschränkung dürfte vornehmlich in der, vielleicht unbegründeten, aber doch möglichen Besorgniß vor den Folgen zu weit gehender einseitiger Portoermäßigung zu finden sein. Würde nämlich im Verkehr zweier Vereinsländer das Porto des unfrankirten Briefes in dem einen derselben niedriger tarifirt werden, als das Porto des frankirten Briefes in dem anderen, so könnte in diesem letzteren die Frankirung der Briefe zur Ausnahme werden und als Folge davon die Portoeinnahme aus der gemeinsamen Correspondenz großentheils der Kasse des ersteren Landes zufallen. Um einen jeden die gleichmäßige Portotheilung störenden Einfluß auszuschließen und die Frankirung der Correspondenz zur Regel zu machen, ist einerseits eine Minimalgrenze gesetzt und andererseits die Bestimmung getroffen, daß der unfrankirte Brief den doppelten Satz des frankirten zu entrichten habe.

Die Gewichtsstufe von 15 Gramm für Briefe ist im internationalen Verkehr ziemlich allgemein üblich geworden. Da abweichend von unseren Vertragsbestimmungen mit Oesterreich-Ungarn, welche keinen höheren als einen doppelten Portosatz zulassen, für jede ferneren 15 Gramm ein Portosatz erhoben werden soll, so hat es der Bestimmung eines Maximalgewichts für Briefe nicht bedurft.

In den meisten unserer neueren Verträge — nur diejenigen mit Oesterreich-Ungarn, Luxemburg, der Schweiz und Nord-Amerika machen eine Ausnahme — sind die Postkarten noch in gleicher Höhe mit den Briefen tarifirt. Es wird dem Verkehr mithin eine werthvolle Erleichterung geboten, wenn im ganzen Bereich des Vereins die Postkarten fortan nur mit der Hälfte des Briefportos belegt werden.

Während nach ausdrücklicher Bestimmung des Artikels 9 zu Lande jedes Zuschlagsporto ausgeschlossen ist, hat man den Kosten der Seebeförderung eine Rücksichtsnahme nicht versagen können. Beträgt die Beförderungsstrecke mehr als 300 Seemeilen (75 geographische Meilen), so kann das Vereinsporto um die Hälfte des Portosatzes, jedoch nur des einfachen, also nur um etwa 12½ Centimen, erhöht werden. Die bezeichnete Entfernung, welche ungefähr der 24stündigen Fahrt eines Postdampfers entspricht, ist so gewählt, daß in der Regel nur der Verkehr mit Amerika und der Levante von einem Zuschlagsporto betroffen werden kann. Die sonstigen zahlreichen Seepostverbindungen in den Europäischen Gewässern werden von demselben nicht berührt. Es ist übrigens die Absicht der Deutschen Postverwaltung, im Verkehr mit Nordamerika das Seeporto den Correspondenten nicht in Rechnung zu bringen, dasselbe vielmehr aus dem Ertrage des gewöhnlichen Vereinsportos zu bestreiten.

Auch in den Portosätzen für Waarenproben, Drucksachen und Geschäftspapiere

zum Belaufe von 7 Centimen = $6\frac{3}{4}$ Pfennige für je 50 Gramm mit einem Höchstbetrage von 11 und einem Mindestbetrage von 5 Centimen ist die Tendenz einer Erleichterung des internationalen Verkehrs nicht zu verkennen.

Die Vorschriften für recommandirte Sendungen entsprechen den in fast allen neueren Verträgen eingebürgerten Bestimmungen. Eine einheitliche Gebühr für die Recommandation und den Rückschein hat sich in Anbetracht der großen Verschiedenheit der internen Taxen — sie bewegen sich zwischen 10 und 50 Centimen — nicht erreichen lassen. Es mag der Zukunft vorbehalten bleiben, auch hierin eine Uebereinstimmung herbeizuführen.

3. Die Frage der Portotheilung — ehedem eine unversiegliche Quelle von Controversen unter den Postverwaltungen — ist in dem Berner Vertrag in der einfachsten Weise durch das System der Compensation gelöst. Dasselbe beruht auf dem Erfahrungssatze, daß im Verkehr zweier Länder die Zahl der Briefe, welche hin- und welche herwärts gewechselt werden, ungefähr dieselbe und das Verhältniß von Frankirung und Nichtfrankirung ziemlich constant ist. Indem jede Verwaltung das Porto behält, welches sie erhebt, tritt im Effecte eine halbschiedliche Portotheilung ein. Seit mehr als zwanzig Jahren im Verkehr Deutschlands mit Oesterreich-Ungarn bewährt, hat dieses System in neuerer Zeit auch im Verkehr mit anderen Staaten sich Bahn gebrochen und, da es jede Abrechnung unter den Postverwaltungen und alle für dieselbe sonst nothwendigen Controlmaßregeln überflüssig macht, außerordentlich zur Vereinfachung des technischen Betriebes beigetragen. Es kann keinem Bedenken unterliegen, dasselbe zum Grundgesetze des Vereins zu erheben. Zwar ist wohl eingewendet worden, die halbschiedliche Portotheilung bevorzuge die an der Peripherie des Vereinsgebietes belegenen Staaten auf Kosten der mehr in centraler Lage befindlichen, weil letztere für die Transitbeförderung Aufwendungen zu machen haben, von denen die ersteren befreit sind. Dieser Einwand hat indeß Angesichts der Vervielfältigung der Communicationen nur eine scheinbare und jedenfalls nur eine vorübergehende Berechtigung. Sind die außerhalb des Vereinsgebietes belegenen Staaten, welche einen regulairen Postbetrieb unterhalten, dem Vereine erst beigetreten, hat sich somit der Ring, der auf der westlichen Halbkugel noch unterbrochen ist, erst vollständig geschlossen — und dieser Zeitpunkt kann nicht fern sein — so wird der Begriff der Peripherie des Postgebiets in der runden Gestalt der Erde eine siegreiche Widerlegung finden.

II.

Man würde die Bedeutung des Berner Vertrages unterschätzen, wollte man sie allein darin erblicken, daß an die Stelle der zahlreichen Einzelverträge, welche die Postverhältnisse geregelt haben, nunmehr ein Collectivvertrag mit übereinstimmenden Normen getreten ist. Wie hoch man den Gewinn auch veranschlagen mag, welcher dem internationalen Verkehr aus einheitlichem Porto und gleichartiger Behandlung der Postsendungen erwachsen wird, so hat der Berner Congreß in dieser Beziehung doch nur die Ernte geschnitten und heimgebracht, die auf dem Boden der Einzelverträge gepflanzt und allmählich zur Reife gediehen war. Eine größere Aufgabe hat der Congreß dadurch gelöst, daß er Staaten aus vier Welttheilen zu einem postalischen Gemeinwesen verbunden und daß er diesem Gemeinwesen eine Organisation verliehen hat, welche demselben Leben und Dauer verheißt.

Dadurch ist zu einer großen und allgemeinen, ihrer Bestimmung nach alle

civilisirten Nationen der Erde umfassenden völkerrechtlichen Institution der erste Grund gelegt.

Nach Inhalt des Art. 18 soll zur weiteren Ausbildung des Vereins, zur Einführung nothwendig befundener Verbesserungen und zur Erörterung gemeinsamer Angelegenheiten mindestens alle drei Jahre ein Congreß von Bevollmächtigten der am Vertrage betheiligten Länder zusammentreten. Jedes Land erhält eine Stimme und kann sich durch einen oder mehrere Bevollmächtigte oder die Bevollmächtigten eines anderen Landes vertreten lassen. Jedoch darf kein Bevollmächtigter mehr als zwei Stimmen in seiner Hand vereinigen.

Der nächste Congreß soll 1877 in Paris zusammentreten, aber auch früher berufen werden, wenn ein Drittheil der Vereinsglieder es beantragt.

Ob jeder die Ausbildung des Vereins bezweckende Beschluß ohne Weiteres oder erst durch einen förmlichen Ratificationsact seitens der Regierungen bindende Kraft erhalten wird, ist nicht ausgesprochen. Mag die eine oder die andere Form beliebt werden, jedenfalls hat der Verein in dem Congreß ein lebendiges Organ erhalten, das dem Bedürfnisse legislativer Fortbildung zu genügen im Stande ist.

Demselben zur Seite steht ein Schiedsgericht, welches Meinungsverschiedenheiten zwischen zweien oder mehreren Vereinsgliedern über die Auslegung der Vertragsbestimmungen durch seine Entscheidung zu schlichten berufen wird.

Endlich ist in der Errichtung eines internationalen Büreaus ein administrativer Mittelpunkt geschaffen, welcher den geschäftlichen Verkehr in Bezug auf die Vereins-Angelegenheiten vermitteln, über streitige Fragen sich gutachtlich äußern, Anträge auf Abänderung des Reglements in die Wege leiten und überhaupt sich mit den Vorarbeiten und Aufgaben beschäftigen soll, die ihm im Interesse des Postvereins übertragen werden. Nach der Bestimmung des Congresses wird dieses Büreau in Bern seinen Sitz haben.

Ergänzend zu den auf die innere Organisation bezüglichen Bestimmungen treten in den Art. 11 und 17 noch Vorschriften, welche die Beziehungen des Vereins nach außen, sein Verhalten zu den dem Verein nicht angehörigen Ländern, sowie die Bedingungen geregelt haben, unter denen der Eintritt in den Verein auch anderen Staaten gestattet werden soll. Die in letzterer Beziehung getroffenen Anordnungen haben sichtlich die Tendenz, die weitere Ausdehnung des Vereinsgebietes thunlichst zu erleichtern.

Freilich sind alle diese Bestimmungen noch fragmentarisch und geeignet, mancherlei Fragen anzuregen. Aber gewiß mit richtigem Takte hat der Congreß es vermieden, über das Bedürfniß der augenblicklichen Lage hinauszugehen. Die weitere Entwickelung mag künftiger Vereinbarung vorbehalten bleiben. Nur darüber wird von vorn herein kein Zweifel bestehen können, daß, wie der Verein nur durch allseitiges Einverständniß ins Leben gerufen ist, so auch jede Aenderung des Vertrages selbst die Zustimmung jedes einzelnen Mitgliedes voraussetzt. Der Character eines völkerrechtlichen Vereins bedingt, daß in ihm jeder Staat, der kleinste wie der größte, für seine autonome Stellung und Entschließung die volle Bürgschaft finden muß. Zwar könnte das Princip der Einstimmigkeit die ernste Besorgniß hervorrufen, daß es in die Hand einer Minorität, und selbst einer einzigen Stimme gelegt sei, durch ihr ablehnendes Votum jede weitere Entwickelung des Vereins, jede Verbesserung des internationalen Postverkehrs zu vereiteln und damit den Zweck und Lebensnerv des Vereines selbst zu zerstören. Diese Besorgniß wäre vollkommen begründet, hätte

nicht der Vertrag im Artikel 14 den Vereinsstaaten außer der Unabhängigkeit ihrer inneren Postgesetzgebung auch noch die Befugniß gewahrt, zur weiteren Erleichterung des Verkehrs Verträge unter sich bestehen zu lassen oder neu zu schließen, sowie engere Vereine aufrecht zu erhalten oder neu zu gründen. In Anwendung dieses Vorbehaltes hat der Artikel 12 schon darauf hingewiesen, daß der Austausch von Werthbriefen und Postanweisungen Gegenstand weiterer Vereinbarung unter verschiedenen Ländern oder Ländergruppen werden könne. Auf Grund desselben Vorbehaltes werden auch die vertragsmäßig zwischen Deutschland, Oesterreich-Ungarn und Luxemburg bestehenden Postverhältnisse aufrecht erhalten und weiter fortgebildet werden können. Es ist demnach anzuerkennen, daß in der Organisation des Vereins das Princip der Stabilität und das der Beweglichkeit in glücklicher Weise vereinigt sind.

Der Berner Vertrag hat in seinem Eingang Frankreich unter den vertragenden Theilen aufgeführt, er trägt aber nicht die Unterschrift des Französischen Bevollmächtigten. Die Regierung Frankreichs ließ erklären, daß sie sich in der Nothwendigkeit befinde, die durch die Beschlüsse des Congresses angeregten Fragen vorgängig der Entscheidung der souverainen Nationalversammlung zu unterbreiten. Sie fügte aber hinzu, daß sie den freisinnigen Ideen des Congresses in der Mehrzahl seiner Reformen volle Gerechtigkeit widerfahren lasse und den Gedanken, sich den Vertragsmächten enger anzuschließen, nicht zurückweise.

In Folge dieser Erklärung ist Frankreich das Protocoll offen gehalten, daneben jedoch in einem Schlußprotocoll, welches mit dem Vertrage gleiche Wirkung hat, die Verabredung getroffen, daß, im Falle jener Beitritt nicht erfolgen würde, der Vertrag für die übrigen Unterzeichner gültig und verbindlich bleiben solle.

Wie den Vereinsregierungen mitgetheilt worden, hat der Schweizer Bundesrath neuerdings eine Note des Herzogs von Décazes vom 15. October mit folgender Erklärung erhalten:

> — »Bien que ce document (das Schlußprotocoll) constate que nous sommes libres de tout engagement, je ne crois pas inutile de rappeler que, comme l'indique le Procès-verbal de la 12e séance, le Protocole a été laissé ouvert, non pas sur notre demande, mais sur la proposition du Président du Congrès. Nous ne saurions, dès-lors, être considérés comme étant, à aucun titre, au nombre des Etats contractants de la Convention du 9 Octobre. Cette rectification a son importance, notre intention étant de soumettre à l'assemblée nationale, dans toute leur intégrité, les questions que soulèvent les résolutions du Congrès de Berne.« —

Der Werth, den die Französische Regierung darauf legt, die unbestrittene Freiheit ihres Entschlusses von neuem zu constatiren, wird die Ueberzeugung nicht erschüttern, daß Frankreich es in seinem Interesse liegend erachten werde, einem civilisatorischen Werke, welches die einmüthige Zustimmung aller übrigen hervorragenden Kulturvölker der Erde erhalten, auch seinerseits sich anzuschließen.

Der Ausschuß beantragt, der Bundesrath wolle dem in Bern unterzeichneten Postvereinsvertrage die Genehmigung ertheilen.

Stephan. Eisenlohr. Neidhardt. Heerwart.
Selkmann. Krüger.

74. Zum Berner Postcongreß.

Zur Vervollständigung des in Nr. 19 des Postarchivs veröffentlichten Aufsatzes über den Berner Postcongreß möge die Rede, mit welcher der Bundespräsident der Schweizerischen Eidgenossenschaft die Delegirten des Postcongresses bei dem am 11. October im Bernerhof gegebenen Bankette begrüßte, hier eine Stelle finden. Der Wortlaut dieses Toastes, der einen würdigen Abschluß der an Mühen und Erfolgen gleich reichen Wirksamkeit des Postcongresses bildet, ist nach dem »Bund« folgender:

Meine Herren! Der Postcongreß, den wir die Ehre hatten bei uns zu sehen, hat seine Arbeit beendigt.

Es war ein großer und muthiger Gedanke, dem Briefe und der Zeitung, diesen Lebenselementen menschlicher Kultur, durch alle Staaten Europas, Nordamerikas und eines Theiles des Orientes hindurch gleiche und einfache Bedingungen zu schaffen. Der Realisirung dieses Gedankens schienen immense Schwierigkeiten im Wege stehen zu müssen: die Verschiedenheit der äußern Lage der einzelnen Staaten, die ungeheure Ungleichheit in der Ausdehnung ihrer Gebiete, die Verschiedenheit der finanziellen Tragweite für das eine und das andere, die Verschiedenheit der öconomischen Verhältnisse, die stets große Macht der bestehenden Einrichtungen und manche sonstige Ungunst der Zeit. Trotz alledem wurde die Ausführung des großen Projectes gewagt und heute von Delegirten von 22 Staaten eine Convention unterzeichnet, welche, wenn sie auch an verschiedenen Stellen die Spuren der scharfen Klippen zeigt, durch welche sie sich durcharbeiten mußte, und das ursprüngliche Project nicht ganz ohne Havarien in den Hafen einläuft, doch einen der bemerkenswerthesten, erfolgreichsten Fortschritte unserer Periode bildet.

Die Thatsache, daß es möglich gewesen ist, nach verhältnißmäßig kurzen Berathungen zu den gewaltigen Resultaten zu gelangen, welche in der Convention niedergelegt sind, beweist, daß die Zeit des Particularismus, der Abschließung, des Antagonismus der Staaten und Völker bereits aus unserem Horizonte scheidet und daß eine neue Aera in strahlendem Aufgange ist, die Aera der Vereinigung und des Zusammenwirkens der Staaten der ganzen civilisirten Welt zur Förderung der gemeinsamen Wohlfahrt. Was auf dem Gebiete des Telegraphenwesens geschehen ist, was jetzt für das weit umfassendere complizirtere Gebiet der Post vorbereitet ist, dem wird wohl in nicht langer Zeit Aehnliches folgen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens, des öffentlichen Gesundheitswesens und dann noch mancher anderer Dinge, bei denen das Wohl der Bevölkerungen in gleicher Weise betheiligt ist.

Der Postcongreß ist nach seinem Verlaufe und seinen Resultaten geeignet, uns hiefür Muth, Hoffnung und Vertrauen zu geben. Je zahlreicher die Gebiete werden, auf denen die Interessen der Staaten und Völker sich einigen und gemeinsam organisiren, desto seltener und schwerer wird der unglückliche Fall eintreten, daß die Völker gewaffnet einander gegenüberstehen.

Unsere besten Wünsche begleiten das Werk des Congresses in den Schooß der Regierungen, denen die Genehmigung desselben vorbehalten ist. Hoffen wir, daß die schmerzliche Lücke, welche heute noch offen ist, sich alsdann schließen und daß die Nation, welche nie ein Opfer scheute, wenn es galt, ein großes Werk der Civilisation und Humanität zu fördern, ihre Mitwirkung zu dem gemeinsamen Zwecke der Postunion nicht versagen wird.

Unsere besten Wünsche begleiten ebenso die Herren Delegirten des Congresses, welche wir bewundert haben in ihrer Arbeit und welche in der kurzen Zeit, die sie bei uns zubrachten, alle unsere Sympathieen gewonnen haben. Mögen sie, in ihre Heimat zurückgekehrt, ihren Regierungen die Versicherung unseres lebhaften Dankes überbringen für die Ehre, die der Schweiz zu Theil geworden dadurch, daß man sie zum Sitze des Congresses bestimmt und ihr überdies eine bleibende Mission in der Organisation der Postunion anvertraut hat, und unserem Lande ein freundliches Angedenken bewahren.

So wollen Sie mir erlauben, meinen Toast zu bringen auf das Wohlergehen aller auswärtigen Staaten und Regierungen, welche bei dem Postcongresse vertreten sind, zu trinken auf die werthe Gesundheit der Mitglieder des Congresses, sowie auch auf das vollständige Gelingen ihres Werkes!

---

75. Die Verhandlungen des Reichstages

über die

Postverträge mit Peru und Chile, sowie über die Novelle zum Portotaxgesetze.

Nachdem es im vorigen Jahre gelungen war, durch den Abschluß eines Postvertrages zwischen Deutschland und Brasilien*) erhebliche Erleichterungen für die postalischen Beziehungen Deutschlands mit dem bedeutendsten Staate Südamerikas zu erzielen, wurden von der Reichs-Postverwaltung auch mit den übrigen Ländern dieses Erdtheils Unterhandlungen angeknüpft, um durch Herstellung unmittelbarer Postvertragsverhältnisse und directer Verbindungen insbesondere mit der südamerikanischen Westküste die Interessen des Deutschen Handels in jenen Gebieten nach Kräften zu fördern.

Von den eingeleiteten Vertrags-Unterhandlungen haben diejenigen mit Chili und Peru inzwischen zum Abschlusse von Conventionen geführt, als deren Anfangstermin der 1. Januar 1875 in Aussicht genommen ist.

Der am 22. März 1874 zu Santiago unterzeichnete Vertrag mit Chili bezeichnet gegen die bisherigen Verhältnisse einen erheblichen Fortschritt; denn er führt einen directen Austausch von Briefpacketen zwischen Deutschland und Chili unter erleichterten Bedingungen und unter Annahme bedeutend ermäßigter Portosätze ein.

Nach dem Inhalte des Vertrages sollen die directen Briefpackete entweder über Hamburg und Bremen mit Deutschen Schiffen bis Colon oder über Hamburg und Antwerpen via Magellanstraße, oder endlich via Southampton und St. Nazaire nach Colon, von Panama aber demnächst mit Englischen Schiffen nach Chili befördert werden. Das Porto für den einfachen, bis 15 Gramm schweren Brief ist

auf 10 Sgr. bei der Beförderung über England und

auf 8 Sgr. bei der Beförderung auf den übrigen Speditionswegen

festgestellt worden. Da ein über Southampton und Colon abgesandter Brief nach Chili gegenwärtig 16¾ Sgr. und aus Chili 19¼ Sgr. kostet, welchen Sätzen noch das Chilenische Porto hinzutritt, so ist durch den gegenwärtigen Vertrag eine Herab-

*) Vergl. Postarchiv 1874 S. 97 ff.

setzung des Portos auf die Hälfte des bisherigen Satzes erreicht worden. Ebenso haben der commercielle Verkehr und die Bücherpost durch Ermäßigung des Portos für Handelspapiere, Waarenproben, Drucksachen, Manuscripte ꝛc. auf den Satz von 1½ Sgr. für je 50 Gramm eine namhafte Erleichterung gewonnen. Endlich ist durch Einführung des Recommandationsverfahrens unter Festsetzung einer Entschädigung für Verlustfälle (14 Thaler) dem Correspondenzverkehr größere Sicherheit gewährleistet.

Nachdem die Vorlage vom Bundesrathe genehmigt worden war, beschäftigte sich der Reichstag in der Sitzung vom 2. November 1874 mit der ersten und zweiten Berathung des Vertrages. Nach Eröffnung der Generaldiscussion leitete der General-Postdirector Dr. Stephan die Berathung mit folgender Rede ein:

»Meine Herren! Als ich in der vorigen Session die Ehre hatte, im Namen der verbündeten Regierungen den Postvertrag mit Brasilien bei dem hohen Hause einzubringen, durften wir uns der Erwartung hingeben, daß es nach dem Vorgang und auf Grund jenes Vertrages gelingen werde, ähnliche Conventionen mit anderen Staaten Südamerikas abzuschließen. Diese Erwartung ist inzwischen in gewissem Grade in Erfüllung gegangen. Das Resultat der sofort angeknüpften Verhandlungen mit zweien der bedeutenderen Staaten Südamerikas liegt vor Ihren Augen. Wenn es gelungen ist, ungeachtet der durch die weite Entfernung bereiteten Schwierigkeiten in verhältnißmäßig kurzer Zeit zu diesem Ergebnisse zu gelangen, so ist dies einerseits dem regen Interesse, welches die Regierungen dieser Staaten für die Verbesserung der postalischen Beziehungen mit Deutschland bekundeten, und andererseits dem Eifer und dem Geschicke unserer Vertreter in San Jago und Lima zu verdanken. Ich habe heute so eben von meinem Herrn Chef eine Mittheilung erhalten, nach welcher der Minister der auswärtigen Angelegenheiten Chilis unserem Repräsentanten in San Jago mittheilt, daß der Chilenische Nationalcongreß bereits den Vertrag genehmigt hat, und daß mithin volle Sicherheit dafür besteht, denselben zum 1. Januar zur Ausführung zu bringen. Aehnliches wird, wenn ich mit Erlaubniß des Herrn Präsidenten des zweiten Gegenstandes der heutigen Tagesordnung bereits hier gedenken darf, auch in Bezug auf den Postvertrag mit Peru anzunehmen sein.

Diese Verträge, meine Herren, entsprechen übrigens keineswegs in allen Beziehungen unseren Wünschen. Unser Bestreben war dahin gerichtet gewesen, die Portosätze noch etwas niedriger zu stellen. Es ist das aber gescheitert zum Theil an der Höhe des Englischen Seeportos, zum Theil auch an den erheblichen Kosten, welche der Transit über die Landenge von Panama noch immer verursacht. Indessen haben die vorliegenden Verträge immerhin eine erhebliche Ermäßigung des Portos, in einigen Fällen z. B. von 21 Silbergroschen auf 10 Silbergroschen, herbeigeführt; und da sie im übrigen den Principien entsprechen, die bei den neueren Postverträgen maßgebend gewesen sind, so darf ich mir erlauben, sie dem hohen Hause zur Annahme zu empfehlen.«

Präsident: Der Herr Abgeordnete Schmidt (Stettin) hat das Wort.

Abgeordneter Schmidt (Stettin): Meine Herren! In der vorigen Session richtete sich eine der ersten Arbeiten des Hauses ebenfalls auf die Prüfung und Genehmigung eines Postvertrags zwischen dem Deutschen Reiche und Brasilien, und heute treten wir ebenfalls zuerst in die Berathung ein über zwei Postverträge. Es hat der Herr General-Postdirector eben ausgeführt, daß in der Zwischenzeit von der vorigen Session bis zur jetzigen die Thätigkeit auf dem internationalen Gebiet Post-

verträgen gegenüber eine rege gewesen ist. Es ist aber nicht hervorgehoben worden, daß schon am 9. October cr. einer der wichtigsten internationalen Verträge in Bern zur Gründung eines allgemeinen Postvereins von den Bevollmächtigten von 21 Staaten abgeschlossen ist, welcher Vertrag überall mit großer Freude aufgenommen wurde. Dieser Vertrag bedarf allerdings noch der nachträglichen Zustimmung der Regierungen und der legislativen Körper; bis jetzt ist er noch nicht dem hohen Reichstage zur Genehmigung vorgelegt worden. Wollte man nun diese beiden Verträge mit Chili und Peru kritisiren und prüfen nach den bekannt gewordenen Bestimmungen jenes Berner Vertrages, welcher sich über alle Länder der Welt Geltung verschaffen soll, so würde man allerdings mancherlei Ausstellungen machen müssen bezüglich des Portos für Briefe, für Postkarten, für Bücher, für Werthsendungen und für Anderes, was abweichend in den Verträgen mit Peru und Chili uns entgegentritt. Da aber der allgemeine Postverein noch keine rechtliche Existenz hat, später indessen sehr wohl bei den Verhandlungen auf dessen Bestimmungen zurückgegangen werden wird, so ist es auch hier nicht von Bedeutung und Wichtigkeit, wenn wir sagen wollten: die Verhandlungen über diese beiden Verträge könnten besser so lange ausgesetzt werden, bis erst der Berner Vertrag hier zur Genehmigung gelangt ist. Indeß läßt sich die Prüfung dieser beiden Verträge beginnen, ihre Genehmigung aussprechen, ohne auf den Berner Vertrag Rücksicht zu nehmen. Im letzteren ist ja denjenigen Regierungen, welche sich durch Bevollmächtigte nicht in Bern vertreten ließen, vorbehalten, daß sie dem Vertrage beitreten können, und würde es eine spätere Frage sein, ob sich die Regierungen von Chili und Peru veranlaßt finden, die neuen Verträge mit den Bestimmungen des Berner in Uebereinstimmung zu bringen, also sich dem letzteren zu unterwerfen. Dadurch würden allerdings diese Verträge hinfällig werden.

Wenn ich nun näher eingehe auf den ersten Vertrag, meine Herren, so ist es bekannt, daß sich niemals parlamentarische Blitze und oratorischer Donner an die Berathung eines Postvertrages im Reichstage angeschlossen haben. Man hat vielmehr gesagt, daß die Genehmigung eines solchen Vertrages immer so sicher sei, wie das Amen in der Kirche. Indessen dürfen wir nicht vergessen, meine Herren, daß doch einzelne Punkte zur Erwägung gestellt werden können. Zuerst stelle ich die Frage, ob nicht vorauszusetzen war, daß auch mit einigen anderen Staaten, wie Ecuador und Bolivia, die ebenfalls Differenzen in ihren einzelnen Portosätzen und sonstigen postalischen Bestimmungen dem Verkehr gegenüber zeigen, Verhandlungen zum Abschluß von Postverträgen aufgenommen werden können. Außerdem ist die Erwartung gehegt, daß einige andere Staaten, die nicht an der fernen Westküste von Südamerika liegen, namentlich die Silberstaaten, sich über Verträge mit dem Deutschen Reiche verständigen würden.

Was Chili anbetrifft, so leben dort eine Zahl Deutscher, die ihre Verbindungen mit dem Mutterlande auch dadurch festgehalten haben, daß durch ihre Mitwirkung ein bedeutender Import von Waaren aus Deutschland nach Chili stattfindet; für diese wird der Vertrag noch eine besondere Anregung sein, ihre Beziehungen zu Deutschland festzuhalten und zu erweitern.

Die Verhältnisse in Peru sind dagegen so gestaltet, daß für Hebung und Belebung des Briefverkehrs nicht viel zu erwarten ist. Nur ein kleiner Bruchtheil der Bevölkerung kann dort schreiben; die Zahl der dort lebenden Deutschen hat nicht den Einfluß gewonnen wie in Chili, und sind deshalb die commerciellen Verhältnisse

zwischen Peru und Deutschland noch so wenig ausgebildet, daß der Postvertrag nicht wesentlich die postalischen Beziehungen zwischen Peru und dem Deutschen Reiche fördern wird. Indessen, meine Herren, wenn dies auch der Fall wäre, so ist dieser Vertrag auch den jetzigen Verhältnissen gegenüber mit Befriedigung aufzunehmen, weil er die bestehenden Verhältnisse verbessert.

Wende ich mich noch zum Schluß zu der Frage, meine Herren, ob dieser Vertrag einer Commission zur Prüfung überwiesen werden soll, so ist wohl nach der Stimmung des Hauses von solcher Ueberweisung abzusehen, da wohl die Ueberzeugung hervortritt, daß die Annahme dieser Verträge gesichert ist.

Präsident: Der Herr Abgeordnete von Dücker hat das Wort.

Abgeordneter von Dücker: Die vorliegenden, mit verschiedenen Staaten Südamerikas abgeschlossenen Postverträge werden wir nicht im Einzelnen zu discutiren brauchen, und wenn es die Geschäftsordnung gestattete, würden wir sie wohl in einfachster Weise en bloc annehmen können, denn dieselben sind von den einsichtsvollsten Männern in sehr einfacher Weise hingestellt worden. Bei dieser Gelegenheit glaube ich aber jedenfalls, daß wir eine besondere Veranlassung haben, unsere vollste Anerkennung auszusprechen gegen den General-Postdirector des Deutschen Reichs Herrn Stephan für die ebenso rastlosen wie erfolgreichen Bestrebungen, den internationalen Postverkehr zu erleichtern, zu regeln und auf völkerrechtliche Basis zu stellen. Die Förderung des geistigen Verkehrs der Völker unter einander ist bekanntlich gleichbedeutend mit der Hebung und Förderung der Civilisation überhaupt. Aus dem Fortschritte in dieser Beziehung leuchtet ein Funke der Hoffnung hervor, daß dereinst die gegenseitigen Beziehungen der Völker soweit geregelt werden, daß die Gewaltmaßregeln immer seltener zur Anwendung kommen, für deren Vorbereitung wir jetzt leider noch einen zu großen Theil der nationalen Kraft verzehren.

Präsident: Der Herr General-Postdirector hat das Wort.

Bevollmächtigter zum Bundesrath, General-Postdirector Dr. Stephan: Meine Herren! Es liegt mir noch die Pflicht ob, auf die Anfrage des geehrten Herrn Abgeordneten für Stettin zu erwidern, und zwar dahin, daß mit mehreren südamerikanischen Staaten, beispielsweise mit der Argentinischen Republik, mit Uruguay und Columbia, bereits Verhandlungen zum Abschluß von Postverträgen eingeleitet worden sind, sowie auch mit einem mittelamerikanischen Staate, Costarica. Ueber die gegenwärtige Lage dieser Verhandlungen vermag ich, da sie noch schweben, im Augenblick keine Auskunft zu geben.

Präsident: Es wird das Wort nicht weiter gewünscht; ich schließe daher die erste Berathung.

Ich habe nach der Geschäftsordnung nunmehr die Frage an den Reichstag zu richten, ob die Vorlage zur weiteren Vorberathung an eine Kommission verwiesen werden soll, und ersuche diejenigen Herren, welche die Ueberweisung an eine Kommission beschließen wollen, aufzustehen.

(Pause.)

Es erhebt sich Niemand; die Verweisung an eine Kommission ist abgelehnt. Wir können daher sofort in die zweite Berathung eintreten.

Ich eröffne die Diskussion über Artikel 1, — 2, — 3, — 4, — 5, — 6, — 7, — 8, — 9, — 10, — 11, — 12, — 13, — 14, — schließe die Diskussion über Artikel 1 bis 14, und da ein Widerspruch gegen diese Artikel nicht erhoben

worden ist, so constatire ich deren Genehmigung respective Annahme in zweiter Berathung.

Indem ich nunmehr die Discussion über Artikel 15 eröffne, ertheile ich das Wort dem Herrn Abgeordneten Dr. Kapp.

Abgeordneter Dr. Kapp: Ich möchte mir nur auf zwei Punkte in diesem Artikel aufmerksam zu machen erlauben, — nicht als ob ich dem Vertrage opponiren wollte, sondern nur als Bemerkung für künftige Verträge, deren Abschluß in Süd- und Mittelamerika noch bevorsteht.

Der eine Punkt ist der, daß eine feste Währung bestimmt ist, daß 75 Centavos für einen Thaler respective drei Reichsmark angenommen sind. Es ist hier die Gefahr vorhanden, gerade in jenen Ländern, daß dieselben von der Goldwährung zur Papierwährung übergehen. Wenn nun der Fall eintritt, daß in Chili und Peru oder in einer der anderen südamerikanischen Republiken die Papierwährung eingeführt wird, so erleiden wir einen großen Schaden, wenn die Fassung so allgemein gehalten wird. Ich weiß zwar, daß diese Bestimmung bei dem vorliegenden Vertrage nicht mehr zu ändern ist; ich möchte aber vorschlagen, daß wir bei künftigen Verträgen eine alljährliche Abrechnung festsetzen, so daß wir im Stande sind, den Schaden etwas auszugleichen, der aus der Papierwährung entstehen könnte.

Der zweite Punkt ist der, daß die Saldirung in Wechseln auf Hamburg erfolgen soll. Ich würde das nicht sagen, ich würde lieber sagen: in Wechseln auf Deutschland. Berlin ist ein ebenso großer, wenn nicht größerer Wechselplatz als Hamburg für jene Länder, und wer Wechsel auf Deutschland kaufen will, kann sie gerade so gut auf Berlin kaufen. Es ist manchmal sogar bequemer und ebenso billig.

Diese beiden Punkte wollte ich mir nur erlauben bei zukünftigen Verträgen zur Beachtung zu empfehlen, und eventuell bitten, wenn es noch möglich ist, sie in diesem Vertrage als Zusätze anzubringen.

Präsident: Der Herr Bevollmächtigte zum Bundesrath hat das Wort.

Bevollmächtigter zum Bundesrath, General-Postdirector Dr. Stephan: Ich bin dem geehrten Herrn Abgeordneten sehr dankbar, daß er diesen Punkt hervorgehoben hat, da mir dies Gelegenheit giebt, die in der That etwas zweifelhaft erscheinende Sache näher zu erörtern. Es heißt im Artikel 15: Die Saldirung — die Zahlung also der Residua aus der Abrechnung — erfolgt in der Währung des Landes, für welches sich eine Forderung ergiebt. Nun ist in einem früheren Artikel des Vertrages gesagt, daß die Deutsche Postverwaltung die Kosten für den ganzen Seetransport in beiden Richtungen übernimmt. Es wird also nie der Fall eintreten können, so lange der Vertrag in dieser seiner Grundlage unverändert bleibt, daß wir an Chili zu zahlen haben; im Gegentheil wird die Chilenische Regierung Zahlungen hierher zu leisten haben, und da bei uns die Metallvaluta besteht, so müssen diese Zahlungen in der Markwährung erfolgen. Ich glaube, damit ist dieser Punkt erledigt. Ein Anderes wäre es freilich, wenn die Chilenische Regierung in der Folge selber Transitrechte erwerben und die Zahlung der Seetransitkosten übernehmen sollte: dann könnte der Fall eintreten, daß wir an Chili zu zahlen haben, und dann würde der angeregte Umstand in Betracht kommen. Da aber in solchem Fall erst eine Verständigung zwischen den beiderseitigen Postverwaltungen stattfinden muß in Gemäßheit eines späteren Artikels des Vertrages, so wird dabei der für diesen Fall vollkommen begründeten Bemerkung des geehrten Herrn Abgeordneten Dr. Kapp Rechnung getragen werden.

Präsident: Es meldet sich auch hier Niemand weiter zum Wort; ich schließe die Discussion über Artikel 15, und da auch hier ein Widerspruch gegen denselben nicht erhoben ist, so constatire ich dessen Annahme in der zweiten Berathung.

Artikel 16, — 17, — 18, — 19, — Einleitung und Ueberschrift des Vertrages. — Es meldet sich Niemand zum Wort; ich schließe die Discussion über die Artikel, die ich zuletzt verlesen habe, und über die Einleitung und Ueberschrift und constatire auch hier überall die Genehmigung respective die Annahme in zweiter Berathung.

Sodann folgte der dritte Gegenstand der Tagesordnung:

die erste und zweite Berathung des Postvertrages zwischen Deutschland und Peru, d. d. Lima, den 11. Juni 1874.

Diese Vorlage beruht, wie die dem Vertrage beigefügte Denkschrift ausführt, im Allgemeinen auf gleichen Grundlagen wie der Postvertrag mit Chili. Eine Abweichung findet insofern statt, als das Porto für den einfachen, bis 15 Gramm schweren Brief nach Peru betragen soll:

10 Groschen bei der Beförderung über Hamburg,

12 Groschen bei der Beförderung über England oder Frankreich.

Veranlassung zu dieser Abweichung gab zunächst der Umstand, daß die Correspondenz nach und aus Peru durchweg über die kostspieligere Route Colón-Panama zu leiten ist; sodann kam weiter in Betracht, daß die Peruanische Regierung auf den Bezug eines geringeren Portoantheils als 2 Groschen für den einfachen Brief einzugehen sich außer Stande erklärte, während Chili sich mit dem Satze von 1 Groschen begnügt hat. Gleichwohl sind die in dem Vertrage stipulirten Portosätze immer noch erheblich niedriger, als der jetzige Tarif, nach welchem beispielsweise ein einfacher Brief nach Peru 16¾ Sgr., aus Peru aber 19¼ Sgr. kostet, wozu noch das Peruanische interne Porto kommt.

Nach Eröffnung der Generaldiscussion wurden einige Druckfehler im Vertrage durch Verlesen seitens des Schriftführers berichtigt. Eine weitere Debatte fand nicht statt; vielmehr wurde auch dieser Vertrag in erster und zweiter Lesung unverändert angenommen.

Der Reichstag schritt nunmehr zu der

ersten und zweiten Berathung des Gesetzentwurfs, betreffend die Abänderung des Gesetzes über das Post-Taxwesen.

Der bezügliche, aus einem einzigen Artikel bestehende Entwurf bestimmt, daß der im §. 1 des Gesetzes über das Post-Taxwesen im Gebiete des Deutschen Reichs vom 28. October 1871 festgesetzte Portosatz von 1 Groschen (= 10 Pf. Reichsmünze) für den frankirten gewöhnlichen Brief bis 15 Gramm in den Gebieten der süddeutschen Währung an dem Tage in Kraft treten soll, an welchem in diesen Gebieten gemäß §. 1 des Münzgesetzes vom 9. Juli 1873 die Reichsmarkrechnung eingeführt wird. Diese Bestimmung ist nöthig, um den Belästigungen vorzubeugen, von welchen Publicum und Postverwaltung in gleichem Maße betroffen werden würden, wenn nach Einführung der Markrechnung in den betreffenden Deutschen Gebieten ein Portosatz bestehen bliebe, der in den alsdann gesetzlichen Münzen nicht darstellbar ist.

Bei der ersten Berathung des Entwurfs im Reichstage nahm zunächst der General-Postdirector Dr. Stephan das Wort zu folgender Bemerkung:

»Meine Herren, der vorliegende Gesetzentwurf ist lediglich ein Ausfluß des Münzgesetzes und der zum 1. Januar in der großen Mehrzahl der Deutschen Länder bevorstehenden Einführung der Reichsmarkrechnung. Da die desfallsigen Verhältnisse dem hohen Hause vollkommen bekannt sind, so glaube ich mich einer näheren Ausführung enthalten und die Annahme des Entwurfes empfehlen zu können.«

Präsident: Der Herr Abgeordnete Freiherr Nordeck zur Rabenau hat das Wort.

Abgeordneter Freiherr Nordeck zur Rabenau: Ich will mir nur die eine Bemerkung erlauben, daß, da in Süddeutschland das Reichsmarkgeld, namentlich das Silbergeld, noch so wenig verbreitet ist, daß es auf dem Lande unmöglich sein wird, in der neuen Währung Porto und Marken zu bezahlen, die Postverwaltung ohne Zweifel nachgeben wird, daß, so lange dieser Zustand besteht, in der alten Guldenwährung bezahlt werden kann. Ich ersuche den Herrn General-Postdirector um Auskunft, wie es in dieser Beziehung gehalten werden soll.

Präsident: Der Herr Bevollmächtigte zum Bundesrath hat das Wort.

Bevollmächtigter zum Bundesrath, General-Postdirector Dr. Stephan: Ich glaube in der That, daß man die von dem Herrn Abgeordneten von Rabenau berührten Fälle wohl ins Auge fassen muß, da die Anzahl der umlaufenden neuen Scheidemünzen am 1. Januar in manchen Gegenden noch nicht so bedeutend sein wird, um namentlich auf dem Lande die Zahlungen an die Post darin überall leisten zu können. Ich denke mir aber die Gestaltung der Sache doch ziemlich einfach dahin, daß man nicht eine einzelne Postmarke, sondern 2 bis 4 Marken kauft, wobei dann der gesammte Betrag sich in Kreuzern rund darstellen läßt. Das ist ein ähnliches Auskunftsmittel, wie wir es bereits früher unter analogen Umständen, zum Beispiel in Beziehung auf die Schillingsmünzen, angewendet haben und welches zu keinen Mißständen Veranlassung gegeben hat.

Präsident: Das Wort wird nicht weiter verlangt; ich schließe die erste Berathung. Ich frage auch hier, ob die Vorlage an eine Commission überwiesen werden soll, und ersuche diejenigen Herren, welche dies beschließen wollen, sich zu erheben.

(Pause.)

Es steht Niemand auf; die Verweisung an eine Commission ist daher abgelehnt.

Wir treten sofort in die zweite Berathung, die ich hiermit eröffne.

Ich eröffne die Discussion über den einzigen Artikel des Gesetzes. — Auch hier meldet sich Niemand zum Wort; ich schließe die Discussion und constatire, da nicht widersprochen worden ist, die Annahme des einzigen Artikels des Gesetzes in zweiter Berathung.

Ich eröffne die Discussion über Einleitung und Ueberschrift des Gesetzes. — Es verlangt Niemand das Wort; ich schließe die Discussion und constatire die Annahme von Einleitung und Ueberschrift des Gesetzes in zweiter Berathung.

Sämmtliche vorerwähnten Vorlagen sind demnächst in der Sitzung des Reichstages vom 4. November 1874 auch in dritter Lesung unverändert zur Annahme gelangt.

76. Island und die Isländer.

Vom Königl. Dänischen Postinspector Herrn H. Petersen in Kopenhagen.

In diesen Tagen, wo Island die tausendjährige Dauer seiner Besiedelung durch die Normannen gefeiert hat, möchte es von allgemeinem Interesse sein, Näheres über die vielen Eigenthümlichkeiten, welche dieses, in mehr als einer Hinsicht merkwürdige Land kennzeichnet, mitzutheilen. Dabei soll auch des Postwesens von Island gedacht werden, das neuerdings eine erhebliche Verbesserung erfahren hat.

Beschreibung des Landes.

Island liegt etwa 120 bis 150 Meilen von Norwegen entfernt im Eismeer, ungefähr unter demselben Breitengrade wie die Drontheimer Föhrde. Die größte Länge der Insel von Osten nach Westen beträgt ca. 70 Meilen, die Breite von Norden nach Süden 40 bis 50 Meilen. Der Flächeninhalt wird zu 1867 Quadratmeilen*) angegeben.

Das Meer, welches die Insel umgiebt, ist sehr stürmisch und die starke Brandung, welche namentlich die Südküste umwogt, verhindert auf einer Strecke von 40 Meilen Länge das Einlaufen in eine Bucht oder einen Hafen der Insel, während an der anderen Seite der Küste zahlreiche Föhrden und Vorgebirge Schutz gegen die Gewalt des Meeres bieten.

Das Innere der Insel ist ein Hochland. Ein Bergrücken streckt sich quer durch die Insel von Nordwest nach Südost und bildet in der Mitte, gegen Südost, ein großes Gebirgsplateau, von welchem nach allen Seiten Gebirgszüge sich ausbreiten. Viele dieser Gebirge erheben sich bis zu 6000 Fuß über dem Meere. Diejenigen der Berge, welche mit ewigem Eis und Schnee bedeckt sind, werden Jökel genannt; von solchen sind 270 Quadratmeilen der Landesoberfläche bedeckt, und nimmt ein einziger von diesen Jökeln, Vatnejökel auf dem Südland, 160 Quadratmeilen ein. Es scheint, als ob das Land in der Vorzeit überall mit feuerspeienden Gebirgen bedeckt gewesen ist, von welchen viele nach und nach aufgehört haben, Feuer auszuwerfen, während die Krater der anderen wieder sich geöffnet haben. Jetzt erstreckt die große vulcanische Zone sich quer über das Land von Südwest, wo der Krater des Hekla liegt, gegen Nordost, wo der Krabla liegt.

Von den Bergen strömen ziemlich große Flüsse, welche hier Auen oder Elve genannt werden, gegen das Meer herab und bilden oft breite Föhrden an der Mündung. Merkwürdig sind die verschiedenen Arten von heißen Quellen und Seen. Einzelne dieser Quellen sprudeln unter dem Eise hervor, ja man findet sogar solche im Meere, wo sie das Wasser in der Nähe erheblich erwärmen.

Das Klima ist wegen der Nähe des Meeres, sowie in Folge der Einwirkung des Golfstroms, der die Insel bespült und von dem grönländischen Treibeise freihält, ein verhältnißmäßig temperirtes; warme Sommer sind sehr selten, kalte Winter dagegen kommen häufiger vor, der Frühling ist oft rauh und stürmisch. Die mittlere Temperatur ist verschieden in dem nördlichen und dem südlichen Lande. In Reykjavik im Südlande beträgt die Temperatur in der Winterzeit — 1°, in der Sommerzeit + 9° und für das ganze Jahr + 3° R.; in Akureyri im Nord-

*) Dänisches Maaß.

lande dagegen in der Winterzeit — 5°, in der Sommerzeit + 6° und für das ganze Jahr — 0°.

Der längste Tag dauert 20 — 21 Stunden. Vom Mai bis September giebt es fast gar keine Nacht, besonders auf der Nordseite. In den langen Winternächten bringen das Eis und der Schnee, der Schein des Mondes und der Sterne, sowie die häufigen und starken in rothen, gelben und grünen Farben spielenden Nordlichter ein Leuchten hervor, das die lange Dauer der Polarnacht weniger fühlbar macht.

Wind herrscht fast immer, sehr oft heftiger Sturm, wodurch zugleich der kalte, dicke Nebel, welcher vom Treibeise herrührt, zerstreut wird.

Die Volksmenge beträgt ungefähr 75,000 Menschen. Das große Innere des Landes ist unbewohnt und öde. Das bewohnte Land wird zu 760 Quadratmeilen veranschlagt.

Mit Ausnahme von Reykjavik, Akureyri und Isafjördr giebt es keine Städte auf Island, Dörfer sind nicht vorhanden. An mehreren Föhrden haben Kaufleute ihre Etablissements (Faktoreien) und Häuser errichtet, solche Orte werden dann Handelsplätze genannt. Im Ganzen existiren etwas über 20 Handelsplätze auf Island. Sonst wohnt der Isländer auf Höfen, welche meistens aus mehreren Häusern bestehen.

Island wurde schon früh in 4 Theile getheilt, nämlich das Südland, Westland, Nordland und Ostland.

Thingvalle, wo die für das ganze Land allgemeine Repräsentation in der alten Zeit gehalten wurde und wo die tausendjährige Feier des Landes stattfand, liegt im südlichen Theile der Insel. Man zeigt noch die eigentliche Thingstelle (Lovbjerget) auf einer Zunge, welche von zwei tiefen Lavakluften gebildet wird.

Die merkwürdigste von Islands vielen warmen Quellen ist der Geyser, dessen Wasser durch vulkanische Kraft 40 Fuß hoch getrieben wird und eine Temperatur von 80 bis 90° C. erreicht.

Die Hauptstadt des Landes ist Reykjavik, dort befindet sich auch der Sitz der Regierung, an deren Spitze der Landshövding (das Landes-Oberhaupt) steht.

Ferner wird das Althing (die Repräsentation des Landes) hier alle zwei Jahre versammelt. Die kleine ganz freundliche Stadt zählt ca. 1500 Einwohner und gegen 20 kaufmännische Geschäfte. Im Westlande liegt Isafjördr, ein Städtchen mit 150 Einwohnern; im Nordland Akureyri, ein Städtchen mit ca. 350 Einwohnern, nächst Reykjavik, der wichtigste Handelsplatz auf Island.

Im Ostland, in der Nähe von Berufjord, sollen die ersten Einwohner von Island sich angesiedelt haben.

Entdeckung und Geschichte von Island.

Die ältesten Nachrichten von Island rühren von einem Irländischen Mönch her. Laut diesem segelten einige Mönche und Einsiedler von Schottland nach den nördlich davon liegenden Shetlands-Inseln und kamen ungefähr um das Jahr 725 nach den Färöer-Inseln. Von diesen segelten sie weiter und entdeckten Island, wo sie sich auf zwei Stellen niederließen, nämlich auf der Insel Papö, an der östlichen Seite des Landes, und auf Papyle oder einer Landesstrecke auf der Südseite.

Die spätere Entdeckung des Landes durch die Nordländer geschah zufällig. Ein Schwede, Namens Svafar, hatte sich Besitzungen in Dänemark angekauft und wohnte auf Seeland. Sein Sohn Gardar wollte ungefähr 860 nach den Shetlands-Inseln, damals Süder-Inseln genannt, segeln, wurde aber von Stürmen

ins Meer vertrieben und kam, nachdem er längere Zeit von den Wellen herumgeworfen war, an die östliche Seite von Island bei dem Vorgebirge Oster-Horn, wo er einen guten Hafen fand. Er segelte längs der Küste und kam an die Föhrde Skjalfande auf der Nordseite, wo er sich einige Häuser baute und überwinterte. Dieser Ort wurde Husevik (Hausewieck) genannt und heißt noch so. Bei der Rückkehr lobte Gardar das von ihm entdeckte Land, welches nach ihm Gardarholm genannt wurde. Später ließ der Norwegische Wiking, Floke Wilgerdsen, Island aufsuchen, fand aber seine Erwartungen vom Reichthum des Landes getäuscht.

Island war also bekannt; andere Umstände mußten aber hinzukommen, damit es bebaut werden konnte. Die Hauptursache war der Eroberungszug des Harald Haarfagers (des Schönhaarigen) aus Norwegen, der im Jahre 874 n. Chr. mit zwei Schiffen und 50 Mann Begleitung nach Island ging und die Ansiedelung auf der Westküste, bei Reykjiavik, veranlaßte.

Alles, was die Ansiedler in Norwegen gelernt hatten, sowie ihre alten Sitten, Gebräuche und Gewohnheiten führten sie mit sich. Krieg war ihr wichtigstes Vorhaben, namentlich Seekrieg. Das Holz zu den Schiffen wurde in Norwegen geholt. Die Sängerkunst wurde von den Kinderjahren an getrieben; das Andenken an die Vorfahren lebte in Geschlechtsregistern und Erzählungen von Mund zu Mund fort. Auf diese Weise ist die Geschichte Islands und Nordens gesammelt und nachher niedergeschrieben.

Ein allgemeiner Versammlungsort für das ganze Land wurde im Jahre 928 mit Einwilligung sämmtlicher Einwohner auf Thingvalle festgestellt. Hier wurden die ersten Gesetze Islands von Ulfjot ausgearbeitet und bekannt gemacht. Sie waren sehr einfach.

Im Jahre 981 verschaffte der Isländer Thorvald Vidförle (der Weitbereiste) dem Christenthum Eingang in Island, und schon 984 wurde die erste christliche Kirche im Nordlande zu Hjaltethal gebaut. Die neue Lehre behauptete sich, trotz des Widerstandes, den manche Isländer, die den alten Göttern anhingen, ihr bereiteten; im Jahre 1000 endlich nahm der Althing ein Gesetz an, wonach alle Einwohner des Landes sich taufen lassen sollten.

Nach Einführung des Christenthums breitete sich mehr und mehr Europäische Cultur in Island aus. Das bequeme lateinische Alphabet wurde eingeführt; auch begann die Isländische Geschichtschreibung sich zu entwickeln.

Unter den Isländischen Geschichtschreibern giebt es namentlich Drei, welche sich bekannt gemacht haben, nämlich: Are Frode (geb. 1067, gest. 1148), bekannt durch sein »Isländingebok«, welche die Entdeckung Islands und deren älteste Geschichte beschrieb (existirt nur im Auszug). Seemund Frode (geb. 1056, gest. 1126), schrieb die Geschichte der Norwegischen Könige, von Harald (der Schönhaarige) bis zu Magnus (der Gute), [existirt nur in Auswahl], und sammelte die ältesten Eddagesänge; Snorre Sturleson (geb. 1178, gest. 1241), schrieb »Heimkringla« oder »die Geschichte sämmtlicher Norwegischen Könige«, sowie die »jüngere Edda« oder »mythologische Erzählungen« und »Beiträge zu der Bardenkunst«.

Island, das ursprünglich eine aristokratische Republik bildete, war nach und nach in eine Oligarchie übergegangen. Die dadurch begünstigte Zwietracht der Isländischen Großen ermöglichte es dem Könige Hakon Hakenson, nach langen Kämpfen die Isländische Republik zu bezwingen und sie 1262 mit Norwegen zu vereinigen; 1387 kam Island mit Norwegen an die Dänische Krone.

Administration, Sitten und Gewohnheiten, Gewerbe.

Im Jahre 1874 empfing Island eine neue constitutionelle Verfassung. Nach derselben besteht der Althing, welchem die gesetzgebende Gewalt eingeräumt ist, aus zwei Kammern. Ein besonderes, dem Althing verantwortliches Isländisches Ministerium ist in Kopenhagen gebildet. Die Dänische Regierung gewährt einen festen jährlichen Zuschuß von 30,000 Rthlr. Dän. zu der Verwaltung Islands.

Unter dem Minister für Island, welcher dem »Althing« für die Gesetzgebung und Verwaltung im Allgemeinen verantwortlich ist, steht als höchster in Island residirender Beamter der Landeshövding (des Landes Oberhaupt), welcher eine gewisse Selbstständigkeit beim Erlaß localer Anordnungen genießt.

Als administrative Local-Oberbeamte fungiren 2 Amtmänner und als administrative Beamte 2 Stadtvögte und 20 Syssełmänner, welche zugleich als Gerichtsbeamte erster Instanz in criminellen und privatrechtlichen, sowie auch in polizeilichen Sachen fungiren. Ihnen zur Seite als Polizeidiener, Aufseher beim Armenwesen, und — unter Mitwirkung der Stände — als Verwalter der communalen Angelegenheiten stehen 105 Reppstyrer, welche für 3 Jahre von dem betreffenden Amtmann zu diesen Posten auf Vorschlag des Sysselmannes gewählt werden. Ein Obergericht endlich, welches aus 3 Richtern, außer dem Präsidenten (Justitiarius), besteht, ist in Reykjavik für das ganze Land eingerichtet.

Die Steuern, welche sehr gering sind, werden in einer Jahresrente gezahlt und fließen in die »Jordebogskasse« in Reykjavik, welche von einem Landvogt verwaltet wird.

An der Spitze der Geistlichkeit steht ein Bischof; unter ihm verrichten 196 Pastoren, von welchen ca. 20 zugleich Pröbste sind, die Seelsorge.

Für Verbreitung von Kenntnissen ist durch Errichtung einer aus 8—9000 Büchern bestehenden öffentlichen Bibliothek in Reykjavik gesorgt.

Die Zahl der in Island erscheinenden Zeitungen beläuft sich auf vier; drei davon kommen in Reykjavik heraus — von welchen Tjodolfur die am meisten verbreitete ist und in 12—1400 Exemplaren abgesetzt wird —; die vierte erscheint in Akureyri.

Das Reisen auf Island ist sehr beschwerlich und muß immer zu Pferde geschehen. Die vielen und reißenden Flüsse des Landes legen dem Verkehr große Hindernisse in den Weg, indem in den meisten Fällen die Flüsse durchschwommen oder durchwatet werden müssen. Nur ausnahmsweise nämlich findet man eine Brücke, und die wenigsten Flüsse laufen so ruhig, daß sie mit Fähren oder Booten zu befahren sind. Die Waaren werden ebenfalls von Pferden transportirt; die letzteren ordnet man dergestalt in Karavanen, daß das eine Pferd hinter das andere gestellt wird, und alle sodann zu einem langen Zuge verbunden werden, der oft aus 40—50 Stück besteht. Auf den öden Haiden befinden sich Ruheplätze oder Haltestellen. Als Wegweiser dienen Steinpyramiden, die jeder Reisende durch Hinzulegen eines neuen Steins zu vergrößern bestrebt ist.

Einen Gasthof findet man nur in Reykjavik. Der Reisende wird jedoch im Allgemeinen überall gastfreundlich, namentlich von den Predigern und größeren Bauern, aufgenommen. In Reykjavik und Akureyri sind die Häuser von Holz gebaut, die Vorderseite ist gestrichen; die Wohnräume sind übrigens ganz auf Europäische Weise eingerichtet. Auf dem Lande sind die meisten Häuser dagegen, wie schon be-

merkt, von Erde und Steinen gebaut. Ein wohleingerichteter Hof (Bär) besteht in der Regel aus 7 Häusern, von welchen das eine, worin die Bewohner sich aufhalten, 2—3 Zimmer hat.

Die Häuser, welche den besser gestellten Pfarrern oder den wohlhabenderen Bauern gehören, sind mit gemaltem Paneel und gedieltem Boden versehen; die unvermögenden Hofbesitzer und die geringere Bevölkerung aber wohnen in förmlichen über der Erde aufgeführten Erdhöhlen. Ein solches Haus besteht nur aus einem Zimmer, worin die nöthigen Bettstellen, welche zugleich als Stühle dienen müssen, ein Tisch, eine von Steinen geformte Feuerstelle angebracht sind und zugleich die Vorräthe von Wolle, isländischem Moos und dergleichen aufbewahrt werden; es hat weder Sparrenwerk, noch anderen Boden, als die Erde; das Licht kommt durch zwei kleine im Dache befindliche Löcher hinein und das Haus ist so niedrig, daß man kaum aufrecht darin stehen kann. Solche ärmlichen Wohnungen findet man jedoch gewöhnlich nur da, wo die Bevölkerung ausschließlich aus Fischern besteht.

Alle Häuser sind mit Grastorf gedeckt; Schornsteine giebt es nicht; der Rauch geht durch ein oder zwei Löcher im Dache hinaus. Diese Löcher sind mitunter mit einer aus Brettern verfertigten Röhre versehen. Oefen findet man fast nie, indem das Brennmaterial — Torf oder Knochenabfälle — sehr sparsam vorkommt. Nur auf einzelnen Stellen, besonders in den Hafenplätzen, benutzt man Steinkohlen, deren Transport auf dem Pferderücken aber sehr kostspielig wird.

Die Isländischen Häuser sind dunkel, feucht und schmutzig, daher meist ungesund.

Die Kirchen, welche im Allgemeinen an ganz abgelegenen Orten liegen, sind oft ganz außerordentlich einfach, indem sie wie eine von Brettern aufgeführte viereckige getheerte Scheune aussehen, in welche das Licht durch ein Paar kleine Fenster im Giebel und ein Guckloch im Dache hineinkommt. Sie sind auch oft sehr klein (24 Fuß lang, 14 Fuß breit, 7 Fuß hoch), doch in der Regel mit einem Kreuz geziert. Nicht selten werden die Kirchen zur Aufbewahrung von Wolle und zur Beherbergung von Reisenden benutzt. Der Prediger, dem es obliegt, seine Kirche zu unterhalten, betrachtet diese als sein Eigenthum. Das Innere der Kirche ist ebenso prunklos wie das Aeußere. Ungemalte Bänke und Wände von Brettern, ein einfacher Altar mit Altarschemel und ein einfacher Predigtstuhl bilden sehr oft die ganze Ausstattung. Jedoch haben die Kirchen stets Fußböden. Mitunter findet man eine kleine Altartafel, häufiger aber die für Island eigenthümlichen Erinnerungstafeln zum Andenken an ausgezeichnete Verstorbene, welche als ein Ersatz für die Grabdenkmäler dienen können, denn die Kirchhöfe sind gleichfalls nur wenig hervorragend, ohne Denkmäler oder andere Erinnerungszeichen, so daß die Grabhügel bald der Erde gleich werden.

Die Bevölkerung ist dennoch sehr fromm und gottesfürchtig, besucht auch die Kirche fleißig. Vom Aberglauben ist sie aber, wie die Bevölkerung von gebirgigen Gegenden im Allgemeinen, nicht frei.

Beim Umgang mit den Isländern merkt man aus ihrer Ausdrucksweise und der Art ihres Auftretens bald, daß noch Spuren ihrer früheren Selbstständigkeit und republikanischen Gesinnung vorhanden sind. Bei Begrüßung eines Landsmannes sagt der Isländer immer: »Guten Tag Kamerad.« Die Benennung »Herr« ist, mit Ausnahme des Gebrauchs in der Schriftsprache, fast gar nicht üblich. Im Allgemeinen werden die Leute mit dem bloßen Vornamen (Taufnamen) genannt. Nur die Pfarrer redet man mit »Sira« (Herr) an.

Die Isländer sind sehr höflich und aufmerksam nicht allein Fremden gegenüber, sondern auch unter einander. Der Isländer nimmt immer die Mütze ab, wenn er einen Kommenden grüßen will. Unter einander begrüßen die Isländer ohne Rücksicht auf Alter, Geschlecht u. s. w. sich meist mit einem Kuß, welcher oft zwei-, dreimal wiederholt wird.

Die Frauen tragen noch eine Nationaltracht, welche zum täglichen Gebrauch aus einem dicht an den Körper sich anschließenden schwarzwollenen gestrickten Leibchen mit schmalen Aermeln, die bei dem Handgelenk geknöpft sind, und einer gleichfalls schwarzen Schürze besteht, welche der Länge nach in Falten gelegt ist. Dazu kommt noch ein roth- oder grüngestreifter oder gewürfelter Vorschurz und eine für Island eigenthümliche kleine schwarze Mütze, welche zierlich über den Scheitel gesetzt wird und von welcher ein langer seidener Quast herabhängt. Als Schutz gegen die Kälte wird ein gewöhnlicher Shawl über den Kragen und die Ohren gewickelt. Obgleich einfach, nimmt diese Tracht sich doch sehr gut aus. Das Festkleid ist stattlicher. Die Mütze wird alsdann durch eine hohe weiße Kopfbedeckung in Form eines Helms ersetzt, dessen niedriger Rand mit Golddraht gestickt oder goldenen Sternen besetzt ist. Die Spitze ist mit einem weißen Schleier kunstvoll umwickelt. Das Leibchen ist von schwarzem Zeuge mit Eichenlaubstickerei aus Silber- oder Golddraht. Um die Schulter und um die Handgelenke trägt man eine kleine Gold- oder Silberschnur. Der Rock ist aus Zeug gefertigt und mit Seide gestickt. Um den Leib wird ein Gürtel aus schwarzem Sammet mit Gold oder Silber gestickt oder auch ein vergoldeter Silbergürtel, der mitunter mit Edelsteinen besetzt ist, getragen. Ueber diesem Kleide tragen die Frauen eine kunstvoll gestickte Mantille ohne Aermel von Zeug, Seide oder Sammet, die mit einer silbernen Spange an der Brust zusammengehalten wird. Um den Kragen wird eine silberne Kette mit einem herabhängenden vergoldeten Kreuz — meistens ein Erbstück in jeder Familie — gehängt.

Die Zierde, mit der die Natur die Isländerinnen in reichem Maße geschmückt hat, nämlich ihre reichen und schönen hell- oder korngelben Haare, verstehen sie in prächtigen Flechten von der Mütze bis auf den Rücken zu ordnen. Die Augen sind im Allgemeinen himmelblau; die Wangen roth und die Stirn weiß.

Die Männer sind kräftig gebaut und gut gewachsen, doch ist das Gesicht in der Regel nicht schön.

Sowohl Männer wie Frauen tragen eigenthümliche Schuhe; der obere Theil besteht aus gestreiften Strümpfen, der untere Theil aus einem Stück ungegerbten Schaffells. Um die Nässe abzuhalten, werden Socken von Fell übergezogen.

Die Isländer hängen ganz außerordentlich an ihren alten Sitten und Gewohnheiten, und es hält sehr schwer, sie von diesen abzubringen. Während es nicht zu verkennen ist, daß ihre Wohnungen äußerst schlecht und unreinlich sind und daß sie als schlechte Haushälter betrachtet werden müssen, ist es bisher doch nicht möglich gewesen, sie zum Aufgeben der alten Gewohnheiten zu bewegen.

Der Isländer ist von Natur mit einem zufriedenen Gemüth begabt. Er lacht und spricht gern und läßt sich im Allgemeinen von den Sorgen dieser Welt nicht herabdrücken. Oft ist er in seinem Gespräch witzig und launig und zeigt mitunter erstaunliche Kenntnisse in Geschichte und Geographie. Man kann sich daher in der Gesellschaft eines Isländischen Bauern ganz gut unterhalten.

Unter sich sind die Isländer in der Regel hülfreich und freigebig, und in ihrem Benehmen stets herzlich.

Eigentliche Volksgesänge giebt es in Island nicht mehr, doch sind von den alten Bardengesängen einzelne Recitative entlehnt, welche vielfach gesungen werden. Die Instrumentalmusik wird durch eine Altnordische Harfe oder ein anderes Saiten-Instrument repräsentirt. Tanz kommt selten in Island vor.

In Bezug auf die Sprache dieses interessanten Landes müssen wir noch bemerken, daß sie an Formen ebenso reich ist, wie die Griechische und Lateinische, und daß die Isländische Literatur Schriften aufweist, welche sich denen der cultivirtesten Völker gleichstellen können, namentlich in Geschichte und Dichtkunst.

Auf einem gewöhnlichen Bauerhof werden 80 bis 100 Schafe, 20 Kühe und 10 Pferde gehalten. Die vielen Pferde sind nothwendig, um die Producte (Wolle, gesalzenes Fleisch, Talg 2c.) an den Handelsplatz zu bringen und umgekehrt die Lebensbedürfnisse (als Korn, Kaffee, Zucker, Eisen, Holz 2c.) nach Hause zu schaffen. Einzelne Hofbesitzer haben 500—800 Schafe, was freilich nur ganz ausnahmsweise vorkommt.

Das Essen auf Island besteht gewöhnlich aus Schaffleisch, gekochten, gesalzenen oder geräucherten Fischen; Pferdefleisch; Vögeln, frischen, getrockneten oder gesalzenen Eiern; Brot von Roggen oder Hafer, zu dünnen oder flachen Kuchen geformt; Butter, welche sehr viel gegessen wird; süßer und sauerer Milch. Endlich wird ziemlich viel Branntwein und Kaffee getrunken.

Hunde sind die Lieblingsthiere der Isländer. Sie werden daher in einer übermäßig großen Anzahl gehalten: 4—8 Stück auf einem Hofe.

Die kleinen Isländischen Pferde sind sehr bequem zu reiten und wegen ihrer Schnelligkeit und Abhärtung von großem Nutzen für die Einwohner. Ein Isländisches Pferd trägt ohne Schwierigkeit 200 Pfund. Die Pferde befinden sich an vielen Orten das ganze Jahr hindurch im Freien. Sie suchen sich auf den Küstenstrecken Tang (Meergras), in den Felsspalten Gras oder Heidekraut unter dem Schnee hervor, wenn es an Gras und Heu fehlt. Die Hengste gehen stets frei herum. Die Zahl der Pferde beträgt im Ganzen ca. 40,000 Stück.

Die Schafe mit Ausnahme der Milchschafe müssen ihre Nahrung ebenfalls das ganze Jahr hindurch im Freien suchen. Die Zahl der Schafe beträgt ca. 400,000 bis 600,000 Stück. An Hornvieh giebt es 16,000 Stück.

Renthiere kommen nur auf der großen Heide im Innern des Landes vor. Sie sind im Jahre 1770 von Norwegen eingeführt worden und haben sich ganz gut vermehrt, sind aber nicht von weiterem Nutzen für die Isländer. Seehunde kommen in großen Mengen an den Küsten vor.

Die bei uns vorkommenden Haus- und Feldvögel, wie Krähen und Elstern, findet man nicht auf Island. Dagegen ist der Rabe sehr verbreitet.

Der Eidervogel wird auf ganz Island in Schutz genommen und gewährt sowohl durch die Daunen als auch die Eier nicht unerhebliche Vortheile. Ein Eiderhuhn legt 4—6 Eier im ersten Wurf; wenn diese nebst Daunen weggenommen werden, legt es ferner 3 bis 4 Stück und pflückt neue Daunen zum Neste. Diese können auch weggenommen werden, und legt es dann aufs neue, aber diesmal muß auch der Hahn mit Daunen zum Neste aushelfen. Einige Hofbesitzer können 200 bis 300 Thaler jährliche Einnahme von solchen Daunen und Eiern ziehen. Auch das Schneehuhn ist von großer Bedeutung für die Isländer; es wird massenweise bei Schneewetter gefangen.

Ferner giebt es eine unzählige Menge von Wasservögeln, als Enten, Möven, Schwänen, Gänsen, Seeschwalben und andere Arten.

Auch die kleine Bachstelze hat den langen Weg über das Meer zurückgelegt. Von anderen Singvögeln finden sich der Steinschlüpfer, eine Lerchenart, die Drossel und noch ein paar andere Arten vor. Ein sehr oft vorkommender Wasservogel wird »Spove« genannt; ein andere von der Größe und Form einer Schwalbe, aber mit schöneren Farben, heißt »Odinshahn«. Brachvögel und Bekassinen sind auch allgemein verbreitet. Reptilien findet man nicht auf Island. Von Insecten können die Mücken und Flöhe, welche gar zu oft vorkommen, sehr beschwerlich sein.

Die gewöhnlichste Pflanze ist Dryas octopetala (weißes Sonnenauge?); sie ist der Waldanemone ähnlich. Zwei andere sehr verbreitete Pflanzen sind Silene acaulis und Statice armeria, erstere einem Nelkchen, letztere einer Kleeblume ähnlich. Andromeda hypnoides hat kleine Glocken. Ferner Sedum, Saxifraga hirculis und oppositifolia. Die Isländischen Kräuter sind klein und fein, aber sehr kräftig. Korn will nicht recht gedeihen, nur der Sandhafer kommt zur Reife.

An Mineralien ist Island nicht reich. Schwefel und ein wenig Eisenerz ist wohl das Einzige, was bis jetzt vorkommt und von practischem Nutzen ist. Uebrigens findet man Zeolith, Kalkspath, Braunkohlen, Obsidian u. a. m.

Die Fischerei hat lange nicht die Bedeutung auf Island, welche dieselbe nach der Lage des Landes haben müßte; hieran dürfte der Mangel an passenden Verdecksfahrzeugen, sowie das Fehlen des nöthigen Unternehmungsgeistes Schuld tragen.

Von Seefischen werden Dorsche überall gefangen und frisch, sowie gesalzen oder getrocknet gegessen. Schellfische und Hellbutten sind ebenfalls allgemein. Selbst Haifische kommen nicht selten vor, ausnahmsweise auch Walfische. Von den beiden letzteren wird Thran gekocht; doch wird das Fleisch der Walfische auch gegessen. In süßem Wasser findet man nur Lachse und Forellen.

Die Industrie ist auf Island nur wenig entwickelt. Der Bauer verfertigt selbst viele derjenigen Geräthe, welche zu seinem Wirthschaftsbetriebe und sonstigen häuslichen Leben nöthig sind. Es giebt daher nicht viele Handwerker im Lande. Schuster findet man z. B. nur in Reykjavik und Akureyri, ein Schneider ist überhaupt nicht vorhanden, indem dieses Handwerk allein von Frauen getrieben wird. Die bildenden Künste werden fast gar nicht ausgeübt; doch ist Bildschnitzerei nicht unbekannt. Malerei, Bildhauerarbeiten und dergl. sieht man selten.

Das einzige Kunstgewerbe, auf welches Werth gelegt wird, ist die Goldschmiederei und trifft man recht hübsche Sachen in diesem Fache, welche noch als Ueberlieferungen dieser Kunst aus alten Zeiten zu betrachten sind. Wie schon oben bemerkt, gehören goldene und silberne Schmucksachen auch zu der alten Nationaltracht.

Die wichtigsten Ausfuhrartikel sind:

- Getrocknete Fische, von welchen jährlich gegen 20,000 Centner ausgeführt werden;
- Wolle, gegen 20,000 Centner;
- Thran, sehr verschieden, von 2000 bis zu 6000 Tonnen;
- Talg, bis zu 6000 Centner;
- Gesalzenes Fleisch, ca. 1200 Tonnen;
- Federn, 20,000 bis 25,000 Pfund;
- Eiderdaunen 5000 bis 6000 Pfund;
- Schneehühner, 50 Tonnen.

Die Zahl der in Island eingelaufenen Schiffe hat in den letzten Jahren durchschnittlich 150 betragen, mit einer Tragfähigkeit von ca. 14,000 Tons.

Das Postwesen.

Die Verbindung Islands mit der übrigen Welt findet seit dem Jahre 1870 siebenmal jährlich an bestimmten Tagen statt und wird nach Maßgabe eines für das laufende Jahr festgesetzten Fahrplanes von dem Königlich Dänischen Dampfschiff Diana in der Zeit vom 1. März bis Anfangs December vermittelt. Das Schiff geht ab von Kopenhagen, berührt Leith und sodann Lerwik auf den Shetlands-Inseln, läuft Thorshaven auf den Faröer Inseln an und landet endlich in Reykjavik. Auf drei Sommertouren wird zugleich Berufjörde auf der Ostküste Islands angelaufen. Die Fahrt dauert in der Regel 9 bis 10 Tage hin und ebenso lange zurück.

Die Unterhaltung dieser Verbindung kostet jährlich 16,000 bis 20,000 Rthlr. Dän. oder 12,000 bis 15,000 Thlr. Preußisch. In den drei Monaten von December bis März hat Island keine regelmäßige Verbindung mit dem Festlande von Europa.

Bis zum Jahre 1858 bestand eine Verbindung 3 bis 4 Mal jährlich mittelst eines Segelschiffes und von 1859 bis 1870 mittelst eines Privatdampfschiffes 5 bis 6 Mal jährlich.

Ein regulaires Postwesen hat auf Island bis zum Jahre 1873 nicht existirt. Briefe in staatsdienstlichen Angelegenheiten wurden von dem damaligen Stiftsamtmann — dem früheren höchsten Beamten im Lande — 3 bis 4 Mal jährlich von Reykjavik aus an die anderen Amt- und Sysselmänner des Landes abgeschickt. Privatpersonen war es erlaubt, den Boten Privatbriefe gegen eine der Landeskasse zufallende Gebühr zur Beförderung mitzugeben. Die Boten wurden von den genannten Beamten beim Abgang und bei der Ankunft expedirt, ohne daß eine bestimmte Fahr- oder Gangzeit für dieselben festgesetzt war; sie sollten, wie ihre Instruction sagte, nur »suchen möglichst bald fortzukommen«. Da sie aber oft 6 bis 8 Stunden und mitunter noch länger von den Beamten aufgehalten wurden, so war die Beförderung der Post eine sehr langsame und ein Brief konnte daher 3 Wochen brauchen, um von der Westküste nach der Ostküste und umgekehrt zu kommen. Nach vielen Verhandlungen, welche 15 Jahre gedauert haben, gelang es endlich, vom 1. Januar 1873 ab **ein regulaires Postwesen auf Island** zu Stande zu bringen, und sind die betreffenden Verfügungen unterm 26. Februar und 3. Mai 1872 erlassen.

Laut diesen ressortirt das Isländische Postwesen von dem »Landeshövding« (Landes-Oberhaupt), es wird aber von dem Postmeister in Reykjavik administrirt und beaufsichtigt.

Außer einem Postcomtoir in Reykjavik sind vorläufig 15 Postexpeditionen errichtet worden, nämlich:

in Stykkisholm, Akureyri, Isafjord, Djupavog (Berufjord), Bär (Barda-strands Syssel), Egilstadir, Seydisfjord, Grenjadarstad, Miklibär, Sveinstadir, Miklaholt, Hjardarholt (Myra Syssel), Völlur (Rangarvallar Syssel), Kirkjubär Kloster, Vestmannö,

und 54 Briefsammlungsstellen (Agenturen), nämlich:

in Mosfell, Saurbär, Stadarhraun, Brudabolstäd, Koennabrekka, Hjardarholt (Dala Syssel) und Vatnsfjord (auf der Route Reykjavik-Isafjord);

in Hvammur, Melar, Thorobdsstadir, Stadarbakki, Lakjamot, Reykir, Bolstadarhlid, Vidimyri, Steinstadir, Frederiksgave, Hals, Ljosavatn, Reyk-

jahlid, Grimstadir, Eskefjord und Heydalir (auf der Route Reykjavik-Djupavog über Akureyri);
in Hraungerdi, Skogar, Fell, Myrar, Handfell, Kalfafellsstad, Bjarnanes und Stafafell (auf der Route Reykjavik-Djupavog über Kirkjubär Kloster);
in Keflavik, Havnefjord und Kalfatjörn (in Gullbringe Syssel);
in Bildudalur und Brjamslak (in Bardarstrands Syssel);
in Stad (Stranda Syssel);
in Budir und Stadastadt (in Huafellsnes Syssel);
in Thingeyri und Holt (in Isafjord Syssel);
in Holanes, Hjaltabakki und Hoskuldsstadir (in Skagastrand);
in Hoffos, Hjaltastad und Vidvik (in Höfdastrand);
in Sandares, Husavik, Skirmastadir und Prestholar (in Thingö Syssel);
in Foßvöllur und Vopnafjord (in Nordre Mule Syssel);
in Kroſſ (in Rangarvalla Syssel).

Der Postmeister wird vom König ernannt und bezieht eine Gage von 700 Rt. Dän. (525 Thlr. Preuß.) jährlich. Die Postexpediteure werden von dem Landeshövding angestellt und beziehen 15 bis 35 Rt. Dän. (11¼ bis 20¼ Thlr. Preuß.). Die Briefsammler werden von dem Postmeister mittelst Contracts auf Kündigung angenommen und mit 5 bis 10 Rt. Dän. (3¾ bis 7½ Thlr. Preuß.) bezahlt.

Es bestehen 3 Hauptrouten, nämlich:

1) zwischen Reykjavik und Isafjord über Stikkisholm,
2) » Reykjavik und Djupavog über Akureyri,
3) » Reykjavik und Djupavog über Kirkjubär Kloster

und 11 Nebenrouten, nämlich:

a) in Gulbbringe Syssel, zwischen Reykjavik und Keflavik;
b) in Bardarstrands Syssel, zwischen Bär und Bildudalur;
c) in Stranda Syssel, zwischen Bär und Stad;
d) in Sneefellsnes Syssel, zwischen Miklaholt und Budir;
e) in Isafjords Syssel, zwischen Isafjord und Thingeyri;
f) auf Skagastrand, zwischen Sveinstadir und Holanes;
g) auf Höfdastrand, zwischen Miklibär und Hoffos;
h) in Thingö Syssel, zwischen Grenjadarstad und Saudanes;
i) in Nordre Mule Syssel, zwischen Egilsstadir und Vöpnafjord (Handelsplatz);
k) in Söndre Müle Syssel, zwischen Egilsstadir und Seydisfjord;
l) nach und von den Vestmann Inseln, zwischen Völlur und Kroß.

Die Posten werden meistentheils zu Pferde von sogenannten Postführern in bestimmten, nach der Jahreszeit dazu festgesetzten Terminen, vorläufig nur 7 Mal jährlich in directer oder indirecter Verbindung mit dem von resp. nach Kopenhagen gehenden Postdampfschiff befördert. Die Briefe verpackt man in Kisten oder Taschen. Die Führer erhalten Stundenzettel zur Controle mit.

Auf jedes Pferd werden 2 Kisten oder Laden mittelst eines über den Rücken gebundenen Riemens aufgeladen.

Die Postsachen werden nur nach dem Posthause, wohin sie instradirt sind, befördert, um daselbst von den Adressaten abgeholt zu werden. Eine Umtragung der Sendungen in dem Postbezirke findet nicht statt.

Zur Beförderung werden angenommen:

Briefe, gewöhnliche und recommandirte, sowie

Kreuzbandsendungen,

Geldbriefe bis zu einem Gewichte von 50 Kvint (250 Gramm), und

Packete bis zu einem Gewichte von 5 Pfund und bis zur Größe von 18 Zoll in der Länge und 9 Zoll in der Höhe und Breite.

Jedoch dürfen Münzsendungen bis zu einem Gewichte von 16 Pfund angenommen werden.

Das Porto beträgt:

a. für Briefe:

1) für gewöhnliche Briefe, wenn sie frankirt sind:
   bis zu einem Gewicht von 3 Kvint 4 Schill.*);
   für ein Gewicht von über 3 bis 25 Kvint 8 Schill.;
   für ein Gewicht von über 25 bis 50 Kvint 12 Schill.
   Für unfrankirte Briefe wird das Doppelte bezahlt;
2) für gedruckte Sachen, wenn sie unter Kreuz- oder Einzelband versandt werden und frankirt sind, die Hälfte der vorerwähnten Portosätze, jedoch nicht unter 4 Schill. für jedes Stück;
3) für Recommandation der genannten Sendungen wird außerdem eine Gebühr von 8 Schill. für eine jede entrichtet.

b. für Geldbriefe

ein Porto nach dem Gewicht, wie oben unter a. 1. aufgeführt und sodann noch eine Assecuranzgebühr von 4 Schill. für jede 100 Rt. Dän.**) oder darunter des angegebenen Werths.

Wenn es verlangt wird, daß der Inhalt des Geldbriefes auf der Post nachgezählt werden soll, so werden hierfür 4 Schill. für Beträge bis zu 200 Rt. und 1 Schill. für jedes fernere Hundert erhoben.

c. für Packete

16 Schill. für jedes Pfund. Bruchtheile von einem Pfund werden für ein volles Pfund gerechnet. Für angegebenen Werth wird die oben unter b. angeführte Assecuranzgebühr bezahlt. Für Adreßbriefe bis zu einem Gewicht von 3 Kvint wird keine besondere Bezahlung erlegt.

Für ein Recepisse wird das Porto wie für einen einfachen Brief erlegt. Für die unter a. 3 und b., sowie unter c. angeführten Sendungen wird ein Schein ohne besondere Bezahlung von dem Postamte ausgefertigt. Dagegen müssen Scheine für die unter a. 1 und 2 angeführten Sendungen, wenn sie verlangt werden, besonders mit 2 Schill. pro Stück bezahlt werden.

Die Post nimmt auch Abonnements auf Zeitungen und Zeitschriften an und berechnet an Porto 1 Schill. für jede Nummer — wenigstens jedoch 4 Schill. in einem Vierteljahr — außerdem aber noch 8 pCt. von dem Abonnementspreis für die Erhebung und Abrechnung.

Eine Portofreiheit existirt nicht.

---

*) 1 Schill. Dänisch = $\frac{15}{16}$ Sgr. 1 Kvint = 3 Gramm.

**) 1 Rt. Dänisch = $\frac{3}{4}$ Thlr. Preuß.

Die Sendungen können nach Belieben frankirt oder unfrankirt abgesandt werden, mit Ausnahme von recommandirten Briefen, für welche Francozwang besteht. Sendungen an den König und die Mitglieder des Königlichen Hauses, sowie an Staats- und Communal-Behörden dürfen nur frankirt angenommen und versandt werden.

Für den Verlust eines recommandirten Briefes werden 10 Rt., für den Verlust eines Packets ohne angegebenen Werth ½ Rt. pro Pfund vergütet.

Es ist verboten, Geld in nicht-recommandirten Briefen zu versenden. Wenn solches dennoch geschieht, verfällt der Versender in eine Strafe von ⅕ des Werthes, jedoch nicht über 10 Rt. für eine Sendung.

Der Absender besitzt das Eigenthumsrecht über eine Sendung bis zu dem Augenblicke, wo dieselbe abgeliefert worden ist.

Dies sind die wichtigsten postalischen Vorschriften für Island, und wollen wir nur noch hinzufügen, daß 4 Arten von Freimarken für Island ausgegeben sind, nämlich zu 2, 4, 8 und 16 Schillingen.

Obgleich die Beförderung und Expedition ꝛc. der Post jetzt über das Dreifache mehr kostet als früher, so ist das endgültige Resultat der Einnahme und Ausgabe des ersten Jahres nach Einführung eines regelmäßigen Postwesens doch recht befriedigend gewesen, indem im Ganzen nur eine Unterbilanz von ca. 1000 Rt. sich herausgestellt hat.

Die Isländer ihrerseits fühlen sich sehr befriedigt über die Sicherheit und Genauigkeit, mit der die Posten expedirt werden; und es steht zu erwarten, daß sie bald einsehen, welchen wichtigen Impuls ein regelmäßiges Postwesen auf das Emporkommen des Verkehrs und der Gewerbe ausübt; gewiß werden sie deshalb in einer nicht fern liegenden Zukunft dafür Sorge tragen, daß ihr Althing das nöthige Geld zur Vermehrung des Postenlaufes bewilligt.

II. Kleine Mittheilungen.

Die Sprachgrenzen in Elsaß-Lothringen waren, wie dies schon aus der Natur der Verhältnisse dieses Gebiets folgt, wo zwei Nationalitäten in einander übergehen, bisher nicht genügend festgestellt. Bei dem Mangel einer amtlichen Statistik hatten verschiedene Forscher, namentlich H. Nabert (1845) und nach ihm R. Böckh in seinem ausgezeichneten Werke »Zahl und Wohnsitze der Deutschen in Europa« (Berlin 1870), sich darauf beschränken müssen, durch private Studien das Material für die Bestimmung jener Grenzen zu sammeln; indessen war dieses Material, alles darauf verwendeten Fleißes ungeachtet, meist lückenhaft. Erst neuerdings, nachdem die Deutschen Kreisbehörden Zählungen über die Familiensprache in den Ortschaften ihrer Distrikte veranlaßt hatten, konnte eine ziffermäßige Zusammenstellung über die Sprachangehörigkeit der Reichslandsbewohner mit größerem Erfolge unternommen werden. Dieser in mancher Hinsicht mühevollen Aufgabe hat sich Professor Kiepert unterzogen; vielfache zweifelhafte Punkte sind von ihm durch Localforschungen an Ort und Stelle aufgeklärt worden, und es ist ihm gelungen, eine graphische Skizze der Sprachangehörigkeit im Elsaß und in Lothringen zu entwerfen, welche in übersichtlicher Weise die Deutschen, die gemischten, die überwiegend

Französischen, die im 17. und 18. Jahrhundert Deutsch gewesenen, später Welsch gewordenen, endlich aber die von altersher Französischen Gebiete kennzeichnet. Das Gesammtergebniß der Ermittelungen resümirt Professor Kiepert in einem in Nr. 52 der Zeitschrift für Erdkunde veröffentlichten Aufsatze wie folgt:

»Die Französisch redende Bevölkerung innerhalb der Südgrenze des Ober-Elsasses beträgt nicht mehr als ungefähr 3,500 Seelen (2,300 in der westlichen, 1,200 in der östlichen Gruppe); im Weiß- und Leber-Thal, die gleichfalls zum Ober-Elsaß gerechnet werden, 28,000; im Gießen- und Breusch-Thal des Unter-Elsasses etwa 26,500, also im ganzen Elsaß (abgesehen von der nur theilweise ansässigen Fabrikbevölkerung Mühlhausens und Umgegend) nicht über 58,000 oder ungefähr 5½ pCt. der Gesammtbevölkerung.

Weniger sicher läßt sich die Gesammtziffer für Lothringen ermitteln, weil noch Unsicherheiten über die Zutheilung ganzer Gemeinden obwalten. Bis zur Feststellung genauerer Resultate mögen folgende Ziffern wenigstens als annähernd richtige gelten:

Canton Saarburg	4,200	Französisch redende Bewohner	Kreis Saarburg 22,500,
» Lörchingen	9,600	» » »	
» Rixingen	7,800	» » »	
» Finstingen	900	» » »	
» Großtänchen ...	2,700	» » »	Kreis Forbach 2,700,
» Falkenberg	4,600	» » »	Kreis Bolchen 5,500 (?),
» Bolchen	750 (?)	» » »	
» Busendorf	160	» » »	
» Albersdorf	2,800 (?)	» » »	Kreis Château-Salins 45,000,
» Dieuze	10,100	» » »	
» Vic	9,400	» » »	
» Château-Salins .	11,700	» » »	
» Delme	11,000	» » »	

Stadt Metz .... 35,000 (?),
Landkreis Metz (bis auf 3—400 Deutsche) ganz Französisch 71,000,

Canton Diedenhofen .	6,100 (?)	Französisch redende Bewohner	Kreis Diedenhofen 10,400 (?),
» Kattenhofen .	900 (?)	» » »	
» Metzerwies ..	3,100 (?)	» » »	
» Sierk	300	» » »	

im ganzen Regierungsbezirk Deutsch-Lothringen etwa 192,000,
mithin gegen eine Deutsch redende Bevölkerung von etwa 288,000,
also ein Verhältniß der Deutschen zu den Franzosen wie drei zu zwei.

Die Gesammtzahl der nunmehrigen Deutschen Staatsbürger mit Französischer Muttersprache würde somit, bei Hinzurechnung der Ober-Elsässischen Arbeiterbevölkerung und der Wallonen im Kreise Malmedy der Preußischen Rheinprovinz, etwa 270,000—275,000, d. h. etwa ⅔ pCt. der Gesammtbevölkerung des Deutschen Reiches, betragen.

III. Zeitschriften-Ueberschau.

Es enthalten:

1) Deutsche Monatshefte, Heft V. November 1874.
Die Säkularfeier des Bromberger Kanals. Die neuen Kirchengesetze für das Großherzogthum Hessen. Der Handel der freien und Hansestadt Lübeck. Die 49. Kunstausstellung der Königlichen Akademie der Künste in Berlin. II. Zur Geschichte des Dramas. Historische Forschungen in Phönizien. Die Verträge Chinas mit den fremden Mächten. Erster Artikel. Chronik des Deutschen Reichs. Monatschronik für Juli und August 1874. Literatur.

2) Zeitschrift für die gesammte Staatswissenschaft, 30. Jahrg. 3. und 4. Heft.
Die Steuerbewilligungen der Landstände im Kurfürstenthum Sachsen bis zu Anfang des 17. Jahrhunderts. Von Dr. Johannes Falk. Die Natur des Arbeitsvertrags und der Kontraktsbruch. Von Dr. Gustav Schmoller. Kritische Erörterungen über Ordnung und Gewohnheiten des Deutschen Reichs. Von R. von Mohl. Ueber den Umfang der Pflicht und des Rechts der Bestrafung oder Auslieferung, insbesondere hinsichtlich der außer Landes oder von Ausländern begangenen Verbrechen. Von Prof. Dr. K. Röder in Heidelberg. Literatur.

3) Vierteljahrsschrift für Volkswirthschaft und Kulturgeschichte. 11. Jahrg. 3. Band.
Ueber die wirthschaftliche Zukunft des Osmanischen Reiches. Von Julius Faucher. Das Wachsthum von London. Die zukünftige Bankgesetzgebung im Deutschen Reiche. Die gesetzliche Regelung des Feingehalts von Gold- und Silberwaaren. Von Arthur von Studnitz. Die neuere Evangelienkritik und die Römische Kaisergeschichte. Volkswirthschaftliche Correspondenzen. Bücherschau.

Im Auftrage des Kaiserlichen General-Postamts herausgegeben von Dr. Katzler.

Berlin, Verlag und Druck der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. v. Decker).

Deutsches Postarchiv.

Beiheft

zum

Amtsblatt der Deutschen Reichs-Postverwaltung.

№ 21. Berlin, December. **1874.**

I. Actenstücke und Aufsätze.

77. Der allgemeine Postvereins-Vertrag im Reichstage.

In der 20. Sitzung des Deutschen Reichstags am 28. November 1874 fand die erste und zweite Berathung des auf dem Berner Postcongreß abgeschlossenen Vertrages zwischen Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Dänemark, Egypten, Spanien, den Vereinigten Staaten von Amerika, Frankreich, Großbritannien, Griechenland, Italien, Luxemburg, Norwegen, Niederlande, Portugal, Rumänien, Rußland, Serbien, Schweden, der Schweiz und der Türkei, betreffend die Gründung eines allgemeinen Postvereins, statt.

Der Herr General-Postdirector Dr. Stephan eröffnete die erste Berathung mit folgenden Worten:

Meine Herren! Indem die verbündeten Regierungen sich in der erfreulichen Lage befinden, Ihnen heute die Urkunde über die Gründung eines allgemeinen Postvereins vorzulegen, glauben sie von der Voraussetzung ausgehen zu dürfen, daß es einer besonderen Empfehlung der Vorlage vor diesem hohen Hause nicht erst bedarf. In der That enthält dieselbe im Wesentlichen nur die Europäische Sanction, man darf sagen die universelle Anerkennung der Principien, welchen der Reichstag bei einer Reihe vorangegangener Berathungen von Einzelverträgen bereits seine Zustimmung ertheilt hat. Seitdem die hohe Körperschaft besteht, als Reichstag des Norddeutschen Bundes und als Deutscher Reichstag, sind hier im Ganzen 24 Post-

verträge zur Verhandlung gelangt; der jetzige macht das Viertelhundert voll: er ist eine Art von Jubilar. Die Uebereinstimmung, mit der das hohe Haus den Grundsätzen, die in diesen Verträgen niedergelegt waren, seine Genehmigung und bei verschiedenen Gelegenheiten seine ausdrückliche Anerkennung ertheilt hat, konnte nicht anders als ein dankbar erkanntes Element der Ermuthigung bilden, nicht allein auf dem bisherigen Wege fortzufahren, sondern auch den Versuch zu wagen, die Uebereinstimmung der Europäischen Regierungen und bedeutender außereuropäischer Staaten für einen gemeinsamen Act zu erlangen, durch welchen auf dem hier in Frage stehenden Gebiet völlige Einheit und möglichste Freiheit hergestellt werden konnte. Das Ergebniß der desfallsigen Verhandlungen liegt Ihnen gegenwärtig vor.

Es würde mir nicht anstehen, die Schwierigkeiten und Anstrengungen zu erwähnen, deren es bedurft hat, um zu diesem Ziele in der Reihe der Jahre zu gelangen: ein Jeder der Betheiligten hat dabei lediglich seine Pflicht gethan.

Uebrigens ist es auch keine neue Erscheinung im Leben der Nationen, daß eine größere Anzahl Europäischer Regierungen sich zu internationalen Acten vereinigt hat, die auf die Verwirklichung eines Culturfortschritts gerichtet waren. Ich darf beispielsweise erinnern an die Tractate, welche in der ersten Hälfte dieses Jahrhunderts zwischen verschiedenen Mächten abgeschlossen worden sind zur Unterdrückung des Sclavenhandels; an die Verträge von 1857 und 1863 behufs Abschaffung des Sundzolls, der Beltzölle und des Scheldezolls; an die Genfer Convention von 1864 zur Erleichterung des Looses der verwundeten Krieger, und an andere.

Der vorliegende Vertrag bezweckt nicht eine Vereinigung zu einem bestimmten Unternehmen, welche sich auflöst, wenn der Zweck dieses Unternehmens erfüllt ist; er ist auch nicht darauf berechnet, nur für gewisse Zeiten und für gewisse, hoffentlich immer seltener werdende Lagen in Anwendung zu kommen, in denen die Völker blutige Krisen durchschreiten. Er will auf seinem Gebiet eine dauernde Institution, einen fortlebenden Organismus schaffen; seine Anwendung wird täglich und stündlich, von Land zu Land, von Welttheil zu Welttheil stattfinden, sei es in dem weiten Gezweige der Geschäftsverbindungen, oder in den stetigen Vorkommnissen des Familienlebens, sei es in dem großartig zunehmenden Austausch der Erzeugnisse der Presse oder in den Beziehungen der Männer der Kunst und Wissenschaft. Niemand in dieser hohen Versammlung wird an den Wirkungen des Vertrages unbetheiligt und von ihnen unberührt bleiben. Deutschland wechselt schon gegenwärtig mit den hier in Betracht kommenden Ländern, ungeachtet der jetzigen hohen Taxen, 150,000 Briefe und Drucksachen täglich, das ist in jeder Stunde 6000 Stück. Für die Beamten der Postverwaltungen wird der Vertrag seine Wirkung dahin äußern, daß durch eine, den Gegenstand eines besonderen Ausführungsreglements bildende, weitgehende Vereinfachung des Dienstmechanismus ihnen die Ueberwältigung der Arbeit erleichtert und mithin eine correctere Handhabung derselben, mit welcher erhebliche Interessen des Publicums verknüpft sind, ermöglicht wird. Wir werden eine einheitliche Brieftaxe von 2 Silbergroschen, bei dem gleichförmigen Gewichte von 15 Gramm haben; und für Zeitungen, Drucksachen, Bücher, für die Erzeugnisse der graphischen Kunst und die Compositionen der Musik, sowie für Handels- und Geschäftspapiere eine Taxe von ½ Silbergroschen bei dem gleichförmigen Gewichte von 50 Gramm. Diese Taxen werden, wenn auch die Französische Republik, deren freier Entschließung der Beitritt oder Nichtbeitritt zum Vereine jetzt noch offen steht, es in ihrem Interesse liegend erkennen sollte, sich von dem allgemeinen Concert der

übrigen cultivirten Länder und deren Regierungen auszuschließen, gleichwohl Anwendung finden auf ein Gebiet von über 700,000 Quadratmeilen, welche bewohnt werden von mehr als 300 Millionen Menschen, die den civilisirtesten Nationen der Erde angehören. In diesem weiten Gebiete sind für den hier in Betracht kommenden Zweck die politischen Grenzen niedergelegt, und die Waffe war der Gedanke.

Und das, meine Herren, ist vielleicht der höhere Gehalt des vorliegenden Vertrages, wenn Sie geneigt sind, ihm einen solchen einzuräumen, daß er die Möglichkeit gemeinsamer Institutionen auf dem internationalen Gebiete nachweist. Im Vergleich mit großen politischen Fragen nur von bescheidener Bedeutung, kann er vielleicht doch als die kleine organische Zelle bezeichnet werden, aus der sich im Leben der Völker unter der Wärmeentwickelung stärkerer Berührung und durch den Lichteinfluß der Gesittung vielleicht weitere homogene Gebilde lebensfähig gestalten werden. In jedem Falle verwerthet er die Solidarität der Interessen als ein kräftiges Einigungselement; er verbrieft auf seinem Gebiete insbesondere die Eintracht der Regierungen, und eröffnet dadurch vielleicht eine Perspective auf den Satz: si vis pacem, para concordiam! (Bravo!)

Und somit, meine Herren, übergeben die verbündeten Regierungen Ihrer prüfenden Berathung diesen Vertrag, welcher, erlauben Sie mir zum Schlusse dieser Hoffnung Ausdruck zu geben, neben den Vortheilen, die er den Nationen in materieller und geistiger Beziehung gewähren wird, ein, wenn immerhin kleines, so doch hoffentlich recht gesundes Reis am Oelbaum des Völkerfriedens sein wird. (Allseitiges lebhaftes Bravo.)

Präsident: Der Herr Abgeordnete Miquél hat das Wort.

Abgeordneter Miquél: Ich glaube auf die einstimmige Zustimmung des Reichstages rechnen zu können, wenn ich sage, daß die Befriedigung, welche die Bundesregierungen über den Abschluß dieses wichtigen Werkes empfinden, im Reichstage und im Deutschen Lande gleichmäßig getheilt wird. (Bravo!)

So verschieden auch unter uns und im Volke über manche Institution des Reiches und ihre Wirkungen die Ansichten sein mögen, darin, glaube ich, ist doch das Deutsche Volk einstimmig, anzuerkennen, welche segensreichen Wirkungen die Einheit des Postverkehrs als eines der wichtigsten Culturmittel in Deutschland gehabt hat, und welche großen Fortschritte wir der Postverwaltung in dieser Beziehung im inneren Verkehre verdanken. Von allen Seiten des Hauses ist dies stets gleichmäßig anerkannt worden. Um so größer ist aber die Befriedigung, wenn wir nun hier die Grenzen der Nationalität der einzelnen Völker überschritten sehen, wenn wir zum ersten Male die Einheitlichkeit, die im Weltverkehr fehlte, hier angebahnt sehen. Wir erblicken darin mit dem Herrn General-Postdirector einen sehr wichtigen Culturfortschritt, eine sehr bedeutsame Erleichterung und Förderung des friedlichen Verkehrs der Nationen, ein wichtiges Mittel zur Annäherung derselben untereinander. Wir können stolz darauf sein, daß das junge Deutsche Reich es war, welches dazu die Initiative gab, es gebührt gewiß unserer Deutschen Postverwaltung und ihrem Chef der Dank des Landes, daß er bei diesem großen Werke die Initiative, die Förderung und Leitung übernommen hat. Ich habe nur dies ausdrücken wollen, ich halte mit den verbündeten Regierungen es nicht für nothwendig, ein so auf der Hand liegendes heilsames Culturwerk noch in seinen Einzelheiten zu rechtfertigen, ich bin überzeugt, daß der Reichstag diesen Vertrag einstimmig annehmen wird. (Bravo!)

Präsident: Der Herr Abgeordnete Dr. Reichensperger (Crefeld) hat das Wort.

Abgeordneter Dr. Reichensperger (Crefeld): Meine Herren! Ich kann im Allgemeinen nur den Worten beistimmen, welche wir soeben von dem geehrten Herrn Vorredner gehört haben. Es freut mich, der gegenwärtigen Unificationsvorlage gegenüber mich in einer viel angenehmeren Lage zu befinden, als jener Unificationsvorlage gegenüber, die uns in den letzten Tagen beschäftigt hat. Ich konnte letzterer, wie Sie sich vielleicht erinnern werden, nichts weniger als von ganzer Seele beistimmen. Es ist gar schmerzlich, aus einer Haut herausgepeitscht zu werden, mit welcher man aufgewachsen ist und in der man sich behaglich fühlt. Hier, meine Herren, handelt es sich allerdings auch in meinen Augen um einen höchst bedeutungsvollen Fortschritt, und ich schließe mich, wie gesagt, den Dankesworten von Herzen an, welche der Herr Abgeordnete Miquél eben ausgesprochen hat. Hoffentlich wird es indeß nicht als ein Mißton in dieser allgemeinen Stimmung aufgefaßt werden, wenn ich mir eine Bemerkung über einen Paragraphen erlaube, und zwar in der Hoffnung oder in der Voraussetzung, daß bei dem durch die Vorlage in Aussicht gestellten Congresse vielleicht einige Rücksicht darauf genommen werden könnte.

Es handelt sich für mich um den Art. 6. In diesem Artikel heißt es im zweiten Absatze:

> Unfrankirte oder ungenügend frankirte Zeitungen und andere Drucksachen werden nicht befördert. Die übrigen unfrankirten oder ungenügend frankirten Gegenstände werden wie unfrankirte Briefe taxirt, nach Abzug des Werthes der etwa verwendeten Freimarken oder Freicouverts.

Es enthält also dieser Absatz zwei Bestimmungen: zunächst die, daß Drucksachen, welche nicht genügend oder gar nicht frankirt werden, überhaupt nicht befördert werden sollen. Ich muß gestehen, daß ich dafür einen durchschlagenden Grund — es giebt allerdings gewisse Rücksichten, die dafür eintreten mögen — aber einen durchschlagenden Grund, sage ich, kann ich nicht erblicken, welcher die Post veranlassen könnte, sozusagen, oder vielmehr nicht »sozusagen«, sondern in Wirklichkeit ihren Dienst zu verweigern, wenn nicht genügend oder gar nicht frankirt ist. Im Allgemeinen wird es so nicht mit unfrankirten Sendungen gehalten; es liegt hier eine Ausnahme vor. Ich erlaube mir also, den Wunsch laut werden zu lassen, daß künftig diese Ausnahme wegfalle, wenn nicht entscheidende, durchschlagende, mir bis jetzt unbekannte Gründe für deren Aufrechterhaltung vorhanden sein sollten. Warum kann man nicht diese Drucksachen ebenso behandeln, wie andere Gegenstände? Warum kann man nicht etwa, um das Nichtfrankiren, welches allerdings für die Post eine große Belästigung mit sich führt, durch gesetzliche Anordnungen verhüten, z. B. das Postporto verdoppeln oder verdreifachen? Man befördere aber die Gegenstände, was ja unter Umständen von großer Wichtigkeit sein kann, selbst wenn es sich nur um Drucksachen handelt.

Und nun der zweite Absatz, der besagt, wenn andere Gegenstände oder Drucksachen, also z. B. Waarenproben, die in einem früheren Paragraphen mit den Drucksachen zugleich aufgeführt sind — wenn solche Proben oder Aehnliches, was nicht Drucksache ist, aber die Erleichterungen der Drucksachen mitgenießt, zur Post nicht frankirt oder nicht genügend frankirt gegeben wird, so soll es als Brief taxirt werden. Freilich sind jetzt die Briefportos, zumal nach diesem Vertrage, bei weitem nicht mehr so hoch, wie sie früher gewesen sind; nichtsdestoweniger aber scheint es

mir unter Umständen sehr hart, sehr drückend für den Absender oder den Adressaten zu sein, und ich wüßte nicht, warum man nicht auch hier eine mildere, den Interessen der Correspondenten, überhaupt der Geschäftswelt entsprechende Anordnung sollte treffen können.

Jedenfalls, meine Herren, bezeichnet aber dieser Paragraph, wenn man auch nicht in jeder Beziehung damit einverstanden sein sollte, wie es mir in diesem Augenblicke nicht gelingen will, doch einen Fortschritt und zwar einen Fortschritt selbst über unser Reichspostgesetz hinaus, und ich möchte sehr wünschen, daß wir uns auch im Innern des Deutschen Reichs diesen Fortschritt zu Nutze machten. Bis jetzt, meine Herren, werden im Deutschen Reiche unfrankirte oder nicht genügend frankirte Drucksachen zwar befördert, aber, wenn das Geringste an der Frankatur fehlt, so fallen sie unter das Briefporto, was unter Umständen wirklich einen verhältnißmäßig enormen Betrag erreichen kann. Um die Sache einigermaßen anschaulich zu machen, will ich hier ein derartiges durch allerhand Reiseabenteuer gegangenes Convolut Ihnen vorzeigen. Es ist eine Nummer der Cölnischen Zeitung, welche von Cöln nach Chamouny geschickt wurde. Die einzelnen Nummern wurden während der Reise dem Adressaten mit einem Groschen frankirt nachgeschickt. Da die Zeitung dann aber zufällig nach Chamouny ging, außerhalb des Rayons, der zuvor für die Taxirung maßgebend war, mußten ein Groschen und sechs Pfennige vom Absender gezahlt werden. Die Sendung kommt in Chamouny an und zwar belastet mit einem Thaler und drei Silbergroschen Porto, weil 6 Pfennige zu wenig aufgeklebt waren. (Heiterkeit.) Sie wurde da refüsirt und kam demnächst an den Absender nach Cöln zurück. Letzterer, dem unter Zurückgabe dieses Zeitungsblattes die 33 Groschen abgefordert wurden, wurde im ersten Augenblicke etwas stutzig und dankte für das Kreuzband. Der Fall wurde jedoch an die obere Postbehörde gebracht und diese hat dann natürlich, ganz pflichtmäßig, dem Adressaten, welcher inmittelst wieder nach Köln zurückgekommen war, eine weitläufige Auseinandersetzung zugefertigt, worin sie ihm deducirte, daß 4 Francs 20 Centimes das Briefporto darstellen, wovon 10 Centimes für die darauf geklebte Groschenmarke abgingen; er wäre dringend ersucht, die 33 Groschen an die Postkasse abzuführen. Der betreffende Herr hat denn auch, da er das Abweisen nicht weiter fortsetzen wollte, die 33 Silbergroschen für die veraltete Cölnische Zeitung richtig bezahlt. (Heiterkeit.) Ich lege hiermit die gedachte Sendung als Curiosum auf den Tisch des Hauses nieder. (Große Heiterkeit.)

Mir scheint, meine Herren, das sind doch Monstruositäten, die man nicht füglich aus gewissen Zweckmäßigkeitsrücksichten festhalten kann. Die Tendenz, die Postbeamten, welche ja so stark in Anspruch genommen sind, die soviel Aufmerksamkeit auf ihr Amt richten müssen, und die, wie ich wohl hinzufügen darf, — es ist ja notorisch — großentheils verhältnißmäßig nur gering bezahlt sind, so viel wie möglich zu entlasten, auch durch Vereinfachung des Dienstes, finde ich ganz in der Ordnung; ich glaube aber, diese Methode der Entlastung geht doch etwas zu weit, und ich zweifle nicht daran, daß unser geehrter Herr General-Postdirector die ernstliche Intention hat, derartigen Vorkommnissen, soviel an ihm liegt, künftighin vorzubeugen.

Im Uebrigen bedauere ich, daß ich mit einer Kritik in die Symphonie eingefallen bin, und schließe ich demnach mit dem Ausdrucke der Hoffnung, daß auf der Basis, wie sie hier gelegt ist, eine immer weitere und heilsamere Fortentwickelung durch den in Aussicht gestellten Congreß ins Werk gesetzt wird.

Präsident: Der Herr Abgeordnete Schmidt (Stettin) hat das Wort.

Abgeordneter Schmidt (Stettin): Meine Herren! Man könnte, da nur von den Lichtseiten des Vertrages die Rede gewesen ist, auch auf seine Schattenseiten verweisen. Zu den letzteren könnte man rechnen, daß das Briefgeheimniß nicht gewährleistet ist. Hält man aber fest, daß ein theoretischer Satz in einem solchen Vertrage ausgesprochen, deshalb noch nicht eine praktische Verwirklichung findet, so darf man es auch nicht als einen Tadel aussprechen, daß das Briefgeheimniß nicht gewährleistet ist. Sind einzelne Regierungen von dem sittlichen Geiste noch nicht so weit erfüllt, daß sie dasselbe heilig halten, so wird auch eine Vertragsbestimmung in dieser Richtung keine Besserung in Aussicht stellen.

Zu den Schattenseiten des Vertrages ist gerechnet worden, daß er keine Vereinbarung über das Packetporto enthält; wenn man aber weiß, daß mehrere große Postverwaltungen, wie die von Nordamerika, England und Frankreich, die Packetpostbeförderung von ihrem Dienste ausgeschlossen haben, so kann man unmöglich in dem Vertrage eine Bestimmung fordern, nach welcher sich die einzelnen contrahirenden Mächte verpflichten sollten, unter gewissen Vereinbarungen auch Packete zu befördern.

Es ist zugleich darauf hinzuweisen, daß der Vertrag über den Austausch von Briefen mit Geld- und Werthsendungen keine bindende Verpflichtung enthält. Er stellt die weiteren Vereinbarungen in Aussicht und hebt nicht solche auf, die schon jetzt zwischen einzelnen Mächten eingegangen sind. Man muß erwarten, daß der Geist, der bei Bildung des Vereins thätig gewesen ist, auch seine Ausbildung für den Austausch von Briefen mit Werthangabe und Postanweisungen fördern wird.

Als ein particularistischer Paragraph erscheint der §. 14. In demselben wird nämlich die innere Postgesetzgebung den einzelnen Staaten gewährleistet, ebenso die Erhaltung von Verträgen, die geschlossen sind, und der Abschluß engerer Vereine. Es liegt aber in diesem Particularismus zugleich eine Sicherheit dafür, daß vortheilhafte Bestimmungen für das Porto zwischen einzelnen Staaten, wie sie zwischen Oesterreich-Ungarn und dem Deutschen Reiche Geltung haben, auch ferner durch Sondervertrag erhalten bleiben. Wollten wir nämlich den Weltportosatz anwenden auf die Briefbeförderung zwischen den genannten großen Staaten, so würde das Doppelporto erreicht werden und der Weltpostvertrag eine Verschlechterung unserer jetzigen günstigeren Beziehungen hervorrufen.

Dieser Paragraph sichert uns zu gleicher Zeit ein glückliches Resultat für Verhandlungen, welche zwischen dem Deutschen Reiche und den Regierungen Württembergs und Bayerns beginnen müssen, um die Reservatrechte bezüglich der Post- und Telegraphenverwaltung zu beseitigen. Es hat jedenfalls einen ungünstigen Eindruck gemacht, daß, während das Deutsche Reich seit dem Jahre 1870 in jeder anderen Beziehung geeinigt dasteht, über die Durchführung dieses Vertrages noch mit zwei Regierungen Deutschlands besonders verhandelt werden muß. So sehr man auch auf Widerspruch stoßen würde bezüglich der Aufhebung anderer Reservatrechte, so liegen doch die Vortheile für eine Vereinigung auf dem Gebiete der Post- und Telegraphenverwaltung so auf der Hand, daß man nur wünschen kann, diese Verhandlungen möchten bald beginnen und zu einem glücklichen Resultate führen. Diese Erwartung kann man um so eher hegen, als noch vor kurzer Zeit nicht weniger als 18 verschiedene Deutsche Postverwaltungen bestanden und sogar die der beiden Hansestädte Hamburg und Bremen zusammen nicht weniger als 15 verschiedene Postämter

hatten. Haben wir diesen Particularismus glücklich beseitigt, so hoffe ich, meine Herren, daß es gleichfalls gelingen wird, auch die genannten Reservatrechte von Württemberg und Bayern glücklich aufzuheben.

Es ist nun vom Bundestisch erwähnt worden: si vis pacem, para concordiam. Als die Bevollmächtigten von 22 Staaten in Bern zu einer Schlußsitzung versammelt waren, erklärte ein Vertreter der Spanischen Regierung, daß er in diesem Vertrage vor allem auch eine Garantie des Friedens fände, — eine Erwartung, die allerdings bei dem Bürgerkriege auf der Halbinsel als eine bemerkenswerthe erscheinen mußte.

Der Vertreter der Vereinigten Staaten, General-Postmeister Josef Blackfan, nahm zugleich Veranlassung zu erklären, daß zwar die Amerikanische Regierung die erste Anregung zu einem einheitlichen und niedrigen Portosatze für Briefe gegeben hätte, daß aber das Hauptverdienst an dem Zustandekommen des allgemeinen Postvereins dem Deutschen Reiche gebühre und den einsichtsvollen Bemühungen seines Unterhändlers.

Ich füge dem endlich noch hinzu, daß schon in Bern der Vertreter der Vereinigten Staaten im Namen seiner Regierung unserer eigenen und ihrem Bevollmächtigten in Bern den Dank für das Zustandekommen dieses Vertrages ausgesprochen hat.

Präsident: Der Herr Abgeordnete Dr. Braun hat das Wort.

Abgeordneter Dr. Braun: Meine Herren! Ich hoffe, daß die kleinen Ausstellungen, die gemacht worden sind, uns nicht hindern werden, den Vertrag einstimmig anzunehmen. Das ist auch nicht die Absicht derjenigen Herren, die die Ausstellungen gemacht haben. Ich glaube auch nicht, daß alle diese Ausstellungen begründet sind. Wenn z. B. der Artikel 14 als Hort des Particularismus gefeiert wird, so behaupte ich das directe Gegentheil. Der Artikel gestattet kleinere Vereine innerhalb der großen Weltpostunion, die weitere Fortschritte machen und sich gegenseitig noch größere Erleichterungen gewähren, als nach dem Weltpostvertrag der Fall sein wird. Das sind Keime zu zukünftigen Verbesserungen des Weltpostvertrages, aber nicht Keime des Particularismus.

Was Württemberg und Bayern anlangt, so sind sie als Contrahenten nicht aufgetreten; es haben lediglich die Herren Stephan und Günther für das Deutsche Reich unterzeichnet. Ich möchte auch nicht diese interne Angelegenheit des Deutschen Reichs in irgend eine Verbindung mit dem internationalen Vertrag bringen. Die Dinge gehören nicht zusammen, das geht das Ausland von Haut und Haar nichts an. Ich glaube auch, daß wir Württemberg und Bayern gegenüber gar keine Ursache haben, pressant oder zudringlich zu sein. Ich erinnere mich da an das schöne Bild, das der verehrte Herr Abgeordnete für das Elsaß kürzlich uns vorgeführt hat, an das Bild des Eisklumpens, der von selber an den Strahlen der Sonne schmelzen wird. In diesem Vertrauen gehe ich über dergleichen Anfechtungen hinaus.

Was in meinen Augen ein Fehler des Vertrags ist, freilich ein weder von der Deutschen Reichsregierung noch von unserem General-Postmeister verschuldeter Fehler, das ist der Umstand, daß in der Ueberschrift des Vertrages zwar Frankreich paradirt, daß es aber unter den Unterzeichnern nicht erscheint. Man hat in neuester Zeit aus einer Note, die der Französische Minister der auswärtigen Angelegenheiten unter dem 15. October an den Schweizer Bundesrath gerichtet hat, die Befürchtung herleiten wollen, Frankreich werde dem Vertrag überhaupt nicht beitreten. Der Französische

Minister der auswärtigen Angelegenheiten constatirt in dieser Note, daß Frankreich unter keinerlei Titel den contrahirenden Staaten angehöre, und daß er die Frage in ihrer ganzen Integrität der Französischen Nationalversammlung vorbehalten müsse. Ich sehe darin aber durchaus gar keinen Grund, zu befürchten, daß Frankreich dem Vertrag nicht beitreten werde. Wie wir ja Alle wissen, ist in Frankreich nicht der Präsident der Souverän, sondern die Nationalversammlung. Ich erblicke also in dieser Verwahrung weiter nichts als diejenige Vorsicht, die für den Präsidenten, den Marschall, und dessen Regierung gegenüber der Nationalversammlung geboten ist. Ich hoffe im Gegentheil, daß die Nationalversammlung, welche in dieser Frage die alleinige entscheidende Stimme hat, die Bedenken, die etwa noch dem Beitritt zum Vertrag im Weg stehen sollten, beseitigen wird, wie sie ja auch bei Gelegenheit der Berathung der Postconvention mit Frankreich im Jahre 1872 gezeigt hat, daß sie über fiskalische und sonstige derartige kleine Befangenheiten in Postsachen erhaben ist. Sie wird, so hoffe ich, wie damals im Jahre 1872, so auch jetzt dieser Postconvention beizutreten beschließen, sie wird dadurch herbeiführen, daß Frankreich auch auf diesem Gebiete wieder in die gemeinschaftliche Cooperation der Culturstaaten eintritt, — ein Ziel und Ereigniß, das auch wir Deutsche mit aufrichtiger Freude begrüßen müssen, mag auch sonst zwischen uns und Frankreich vorgefallen sein, was da will.

Das ist der eine Punkt, in Betreff dessen ich eine kurze Bemerkung machen wollte, an die ich die Hoffnung knüpfe, daß die Erwartung, die durch die Ueberschrift des Vertrages gegeben ist, sich durch den nachträglichen Beitritt Frankreichs verwirkliche.

Wenn nun der Herr Abgeordnete für Crefeld gesagt hat, er solle aus der Haut, in die er hineingewöhnt sei, herausgepeitscht werden, so glaube ich richtig verstanden zu haben, daß sich dies auf diese Vorlage nicht bezieht, sondern etwa auf die Justizgesetze oder derartiges. (Zustimmung des Abgeordneten Dr. Reichensperger [Crefeld].) Ich glaube aber, es verhält sich mit beiden Dingen ganz gleichmäßig. In dem Postwesen hat auch mancher aus seiner Haut herausgepeitscht werden müssen, um das glänzende Ziel zu erreichen, dem gegenüber wir hier stehen. Ich wünsche nicht, daß dem Herrn Abgeordneten für Crefeld irgend etwas derartig Mißliches passirt; (Heiterkeit) aber auf dem Gebiet des Postwesens müssen wir uns doch erinnern, daß noch vor einigen Jahrzehnten in Postsachen Deutschland, statt an der Spitze der Culturentwickelung, an deren Ende marschirte, daß kein Land in der Welt existirte, wo eine solche Vielköpfigkeit, eine solche Fiscalität, ein solcher Particularismus, eine solche Confusion auf dem Gebiete des Postwesens herrschte, als in Deutschland. Selbst die Preußische Post, die zwar damals schon wohlgeordnet war, litt an einem entschiedenen Zuge von Fiscalität und an einer Abneigung, sich mit ihren Nachbarn zu verständigen. Ueber das alles sind wir heute vollständig hinaus. Deutschland hat zuerst den Particularismus in seinem eigenen Innern bewältigt, wobei allerdings das Thurn- und Taxissche Monopol, welches zu Gunsten eines Privatmanns ausgebeutet wurde, aus der Haut gepeitscht worden ist, — was mir für den Privatmann leid, für das Deutsche Reich aber außerordentlich lieb ist. So haben wir Schritt für Schritt durch die Entwickelung des Deutschen Postwesens den Particularismus besiegt, zunächst durch Conventionen, dann durch die Gründung des Norddeutschen Bundes und die Wiederaufrichtung des Deutschen Reichs; und nachdem wir ihn im Innern besiegt hatten, sind wir mit diesem Vertrag an die Aufgabe herangetreten,

ihn, ich möchte sagen, auf dem Gebiet des Universums zu beseitigen und eine Post zu schaffen, welche keine Schranken, keine Schlagbäume, keine Grenzen mehr kennt in der Welt. Meine Herren! Das ist das Ziel, welches wir anstreben und es freut mich doppelt, daß es gerade die Deutsche Reichsregierung ist, welche die Initiative in dieser Sache ergriffen und dadurch den Beweis geliefert hat, daß sie die Stellung, die sie errungen, nicht gebrauchen will zu Krieg und Zwietracht oder zur Erweiterung ihrer Macht und ihres Gebiets, sondern daß sie diese Stellung auf internationalem Boden nur gebraucht, um Freiheit und Frieden zu fördern, daß sie sie gebraucht insbesondere auf diesem Gebiete des Postwesens, um den Austausch von Worten, Werken und Gedanken im ganzen Erdkreis möglichst leicht und bequem und billig zu machen. Damit widerlegen wir am besten die falschen Ausstreuungen, die im Auslande erfolgen, daß wir eine Erweiterung unserer Macht nach außen verfolgen. Kein Mensch wird glauben, daß eine Nation, die mit einem solchen Eifer und solcher Hingebung an so große innere Aufgaben, wie die Regelung des Münzwesens, der Papiergeld- und Banknotenfrage, wie die Umgestaltung der gesammten Gesetzgebung und Rechtspflege, herangetreten ist, die so wesentlich bestrebt ist, die internationale Arbeitstheilung auf geistigem und wirthschaftlichem Gebiete zu fördern, daß eine solche Nation gleichzeitig im Stande ist, so finstere Pläne auszubrüten, wie sie uns von unseren Feinden im In- und Auslande angedichtet werden. Das ist meiner Meinung nach der große Fortschritt, der diesen Vertrag charakterisirt und die Position, welche die Deutsche Reichsregierung auf diesem Gebiete einnimmt und welche sie auch in Zukunft energisch vertreten wird. Insoweit begrüße ich den Vertrag auch in politischer Beziehung mit Freuden. (Bravo!)

Präsident: Der Herr General-Postdirector hat das Wort:

Bevollmächtigter zum Bundesrath, General-Postdirector Dr. Stephan: Meine Herren! Ich würde zu den Einzelheiten des Vertrages, so weit diese bei der Generaldiscussion überhaupt zur Sprache kommen dürfen, mich nicht zum Worte gemeldet haben, wenn mich nicht das gelbe Memento dort auf dem Tische des Hauses, das, aus seiner harmlosen Kreuzbandexistenz gerissen, die Reise von den Gletschern Chamounys über das Siebengebirge bis in den Saal der hohen Versammlung gemacht hat, daran erinnerte, daß mir noch die Verpflichtung obliegt, diejenige Auskunft zu ertheilen, welche der geehrte Herr Abgeordnete für Crefeld gewünscht hat. Das von ihm beigebrachte Belagstück, glaube ich, beweist am schlagendsten die Richtigkeit und Zweckmäßigkeit der Bestimmung, welche in dem Artikel 6 getroffen ist. Es bestehen gegenwärtig in den verschiedenen Postgebieten zwei Systeme. Nach dem einen System werden die unfrankirten Drucksachen so taxirt, wie es dem vorliegenden Kreuzbande widerfahren ist; nach dem anderen System werden sie so behandelt, wie es künftig in Folge dieses Vertrages allgemein stattfinden wird. Es ergab sich nun bei der Discussion dieses Gegenstandes auf dem Berner Congreß, daß bei weitem in der Mehrzahl der dort vertretenen Gebiete das letztere Verfahren bestand, zu welchem immer mehr übergegangen wird, und daß wir uns in dieser Frage in einer Minorität befanden, die eine sehr entschiedene war. Ich glaube, daß in der That bei den Drucksachensendungen stets der Ausgang wiederkehren wird, der hier eingetreten ist, daß nämlich der Adressat sie nicht annehmen will, wenn er sie mit Briefporto bezahlen soll, dessen Ansatz doch nöthig ist, wenn man es nicht vollständig in das Belieben des Absenders stellen will, mit welchem Betrage er das Kreuzband frankiren will; ein Belieben, das von schädlichstem Einfluß für die Ordnung des Dienstes sein würde.

Es blieb also nichts übrig, als das Verfahren anzunehmen, welches sich als das günstigere bewährt hat.

Wenn man nun einen Unterschied gemacht hat bezüglich der anderen Sendungen, die auch einem mäßigen Porto unterliegen, wie Waarenproben und Geschäftspapiere, so liegt der Grund darin, daß allerdings ein bedeutendes Interesse für den Adressaten bestehen kann, die Sendungen dieser Art einzulösen. Unter »Geschäftspapieren« werden z. B. auch Akten, notarielle Instrumente und andere Documente verstanden, deren Annahme für den Adressaten oft von großer Wichtigkeit sein kann. — Das wollte ich mir erlauben, auf die Anfrage des Herrn Abgeordneten für Crefeld anzuführen.

Was dann die Bemerkung des Herrn Abgeordneten für Stettin betrifft, so hat derselbe in Beziehung auf das Briefgeheimniß, wenn ich recht verstanden habe, bereits selber seine Ausführungen dahin ergänzt, daß es nicht wohl angänglich gewesen wäre, in diesen Vertrag eine desfallsige Bestimmung aufzunehmen, weil das ein Gegenstand ist, der der autonomen Gesetzgebung der einzelnen Staaten unterliegt und der ja auch in allen Staaten geregelt ist.

Was den Punkt der Reservatrechte betrifft, so, glaube ich, ist er vollkommen richtig beleuchtet worden durch die Ausführungen des Herrn Abgeordneten Dr. Braun. Es ist das in der That eine interne Angelegenheit, und es dürfte hier wohl nicht der Ort sein, näher darauf einzugehen; ich lege aber gleichwohl Werth darauf, zu constatiren, daß diese Reservatrechte in dem vorliegenden Falle in keiner Weise der Einheit hinderlich gewesen sind; nach der Verfassung steht Seiner Majestät dem Kaiser das Recht zu, die Staatsverträge abzuschließen; Deutschland ist durch Bevollmächtigte Seiner Majestät auf dem Berner Congreß einheitlich repräsentirt worden. Das Ausführungsreglement ist allein von der Reichs-Postverwaltung unterzeichnet und wird für die Königlich Bayerischen und Königlich Württembergischen Posten dieselbe Gültigkeit haben. Ich muß noch erwähnen, daß die Regierungen von Bayern und Württemberg, die berufen waren, über den Berner Vertrag im Bundesrathe mit zu votiren, demselben nicht allein keine Schwierigkeiten bereitet, sondern ihm ihre wärmste und vollste Unterstützung geliehen haben.

Meine Herren! Es drängt mich, noch zum Schlusse einige Worte hinzuzufügen. Die Anerkennung, welcher in so beredten Worten Ausdruck gegeben worden ist, und der das hohe Haus sich in so ehrender Weise angeschlossen hat, verpflichtet mich im Namen der verbündeten Regierungen, für welche ich dieselbe nur entgegennehmen kann, zum lebhaftesten Danke. Als in der letzten Sitzung des Berner Congresses, wie von einem der Herren Vorredner erwähnt wurde, eine ehrende Kundgebung ähnlicher Art erfolgte, säumte ich nicht, die Gelegenheit zu ergreifen, um daran zu erinnern, daß solche Ergebnisse nicht das Verdienst Einzelner sind, sondern daß ihre wahre Urheberschaft in den bewegenden Ideen des Zeitalters liegt, das seine Inspirationen von oben empfängt, und an deren Ausführung alle denkenden Geister der Zeit mitarbeiten. Soweit irdisches Thun dabei in Betracht kommt, wird es vielleicht für das hohe Haus nicht ganz ohne Interesse sein, wenn ich einen kurzen Rückblick auf die Entstehungsgeschichte des Vertrages werfe. Und da habe ich in erster Linie zu erwähnen, daß durch die persönliche Entschließung Seiner Majestät des Kaisers bereits im Jahre 1868 Schritte zur Einleitung von Verhandlungen mit den Europäischen Regierungen anbefohlen wurden, um ein Einverständniß auf den Grundlagen herbeizuführen, wie sie jetzt allgemein angenommen worden sind. Eine erneute

Anregung zu diesem Werk des Friedens erfolgte durch einen Erlaß an den Kaiserlichen Botschafter in Paris, der das Datum des 6. Juni 1870 trägt; und es ist gewiß eine denkwürdige Thatsache, daß wir so wenige Tage vor dem Ausbruch des blutigen Krieges noch nicht die geringste Ahnung davon hatten, daß uns ein solcher Kampf bevorstand. Als der Klang der Waffen verhallt war, wurde unter anderem auch diese Friedensarbeit vorgenommen und so weit gefördert, daß wir hoffen durften, den Congreß im Jahre 1873 zu Stande kommen zu sehen. Es traten im letzten Augenblicke Schwierigkeiten ein und es mußte der Aufschub bis 1874 erfolgen, eine Verzögerung, die dem Werke indessen nur förderlich gewesen ist, da die demselben zu Grunde liegenden Ideen in der Zwischenzeit mehr Eingang fanden, und die Geister mit manchen Vorschlägen, die anfangs hier und da für unausführbar, ja für utopistisch gehalten wurden, sich doch so weit befreundeten, daß diese Ideen Farbe und Gestalt gewannen. Von großem Einfluß, meine Herren, war dabei die Thatsache, daß zwischen Deutschland und Oesterreich-Ungarn seit einer Reihe von Jahren bereits ein Postverein bestand, der die Möglichkeit und die große Zweckmäßigkeit solcher Einrichtungen in ausgezeichneter Weise dargethan hatte. Diese Thatsache ist bei den Verhandlungen von besonderem Gewicht gewesen; wir haben uns oft in der Lage befunden, darauf hinweisen zu können, wenn in Bern sich Schwierigkeiten ergaben. Wir nähern uns gerade jetzt der Vollendung eines Vierteljahrhunderts, seit der Deutsche Postverein abgeschlossen wurde. Der Grundvertrag ist in Berlin am 6. November 1850 unterzeichnet worden. Und ich glaube, meine Herren, es wird Ihrem Gefühl entsprechen, wenn wir bei dieser Gelegenheit den Männern, die damals, wo unter anderem noch das Thurn- und Taxissche Postlehnswesen in Deutschland bestand, unter den größten Schwierigkeiten diesen so wichtigen Vertrag zu Stande brachten, insbesondere dem uns unlängst durch den Tod entrissenen Staatsminister von der Heydt und dem verewigten General-Postdirector Schmückert eine dankbare Erinnerung weihen.

Gleichwohl würden wir immerhin nicht so schnell zum Ziele gekommen sein, wenn uns nicht in der ganzen Sache die Unterstützung der übrigen Staaten zu Theil geworden wäre. Bei allen Regierungen hatten die Vorschläge zum Postcongreß das lebhafteste Interesse erregt und bei fast allen die thätigste Unterstützung gefunden. Gerade der erleuchteten Auffassung dieser Regierungen von der Wichtigkeit des Zweckes, ihrer Opferwilligkeit für das allgemeine Interesse, und den ausgezeichneten Eigenschaften der Vertreter, welche sie nach Bern entsandten, ist es zuzuschreiben, daß der Vertrag in so kurzer Zeit hat abgeschlossen werden können. Nicht minder wie die Europäischen und außereuropäischen Regierungen haben aber auch die Deutschen Staaten und freien Städte im Bundesrath diesem Werke ihre volle und warme Unterstützung geliehen; und ohne die kraftvolle Förderung, die demselben von seinem ersten Entwickelungskeim an bis in alle folgenden Phasen durch den obersten Chef der Reichs-Postverwaltung, den Herrn Reichskanzler, und durch den Herrn Präsidenten des Reichskanzler-Amts zu Theil geworden ist, würde die Gestaltung der Idee wohl kaum über den embryonischen Zustand hinausgekommen sein.

Aus Vorstehendem wird der geehrte Herr Redner, der so freundlich war, der Person des General-Postdirectors Erwähnung zu thun, wohl entnehmen, in welchem Maße der Antheil, den er die Güte hatte, ihm einzuräumen, reducirt werden muß. So bescheiden der verbleibende Rest aber auch ist, die Anerkennung der Vertreter der Nation ist unter allen Umständen ein Titel, um allezeit mit freudiger Genugthuung

darauf zurückzublicken; und ich bekenne gern, daß in dem mühe- und opfervollen Leben eines höheren Staatsbeamten der heutigen Zeit es zu den wahren Lichtblicken gehört, wenn man durch die Gunst der Umstände das Glück gehabt hat, seinem Vaterlande vielleicht einen Dienst zu erweisen, und wenn demselben noch die seltene Ehre einer solchen Anerkennung zu Theil wird. (Lebhaftes Bravo.)

Präsident: Es wünscht Niemand weiter das Wort; ich schließe demnach die erste Berathung und stelle nunmehr an das Haus die Frage, ob die Vorlage einer Kommission zur weiteren Vorberathung überwiesen werden soll. Ich ersuche diejenigen Herren, welche so beschließen wollen, sich zu erheben. (Pause.)

Es steht Niemand auf; die Verweisung an eine Commission ist abgelehnt, und wir gehen sofort zur zweiten Berathung über.

Ich eröffne die Diskussion über Artikel 1, über Artikel 2, — 3, — 4, — 5, — 6, — 7, — 8, — 9, — 10, — 11, — 12, — 13, — 14, — 15, — 16, — 17, — 18, — 19, — 20, — über das Schlußprotokoll, — über Einleitung und Ueberschrift des Vertrages. — Ueberall wünscht Niemand das Wort; ich schließe demnach alle diese Discussionen. Da nirgends ein Widerspruch lautbar geworden und eine Abstimmung nicht verlangt ist, so kann ich wohl constatiren, daß in zweiter Berathung die sämmtlichen Artikel, das Schlußprotokoll, sowie Einleitung und Ueberschrift des Vertrages genehmigt sind. — Es wird dagegen kein Widerspruch erhoben; ich stelle also fest, daß sämmtliche Artikel des Vertrages, das Schlußprotokoll, Einleitung und Ueberschrift im Einzelnen genehmigt sind.

Bei der am 30. November stattgefundenen dritten Berathung ist der Vertrag vom Reichstage durch Schlußabstimmung unverändert angenommen worden.

---

78. Der Verlust von Postpacketen, namentlich während der Weihnachtszeit.

Vom Herrn Postsecretair Max Thiele zu Oppeln.

In dem sonst so erfreulichen Gesammtbilde des Deutschen Postbetriebes bildet die beträchtliche Zahl der während der Postbeförderung in Verlust gerathenden Packete einen schwarzen Punkt. Wer bei einem größeren Postamte practisch beschäftigt ist, kann sich der Wahrnehmung nicht verschließen, daß die Zahl der Reclamationen nach dem Verbleibe undeclarirter Packete eine erhebliche Ausdehnung angenommen hat, und daß die postamtliche Behandlung dieser Reclamationen schon jetzt einen verhältnißmäßig großen und zeitraubenden Theil der schriftlichen Arbeiten ausmacht. Der erwähnte Uebelstand ist um so mehr geeignet, die Aufmerksamkeit auf sich zu lenken, als aus der vergleichenden Statistik über die Zahl der abhanden gekommenen Packete unzweideutig hervorgeht, daß die Zunahme der Verlustfälle sich nicht in dem richtigen Verhältnisse zu der Steigerung des Gesammt-Päckereiverkehrs erhält, sondern nicht unerheblich über das Maß dieser Steigerung hinausgeht*). Diese That-

*) Ohne in allen Punkten mit der Auffassung des vorstehenden Aufsatzes übereinzustimmen, glaubt die Redaction doch, daß derselbe die Beachtung der Leser des Postarchivs in umfassender Weise auf einen Gegenstand zu lenken geeignet ist, der die Aufmerksamkeit aller Betheiligten auf das lebhafteste in Anspruch nimmt. Uebrigens darf mit Genugthuung constatirt werden, daß die Zahl der Verlustfälle von Postpäckereien sich nach der letzten Quartalsnachweisung gegen das Vorjahr nicht unbeträchtlich verringert hat.

Die Redaction.

sache aber regt zum Nachdenken an und erheischt sowohl im postdienstlichen Interesse, wie in demjenigen des Publicums Abhülfe. Wenn bei den zahlreichen, eigenthümlichen Schwierigkeiten, welche der Massenbewältigung des heutigen Packetverkehrs sich entgegenstellen, auf die gänzliche Vermeidung von Verlusten nicht gerechnet werden kann, so wird doch durch sorgsame Nachforschung nach den, dem Uebelstande zu Grunde liegenden Ursachen, sowie durch die Berücksichtigung aller dabei in Betracht kommenden Verhältnisse sich wenigstens der Erfolg erzielen lassen, daß die Verluste auf das erreichbar geringste Maß beschränkt werden.

Der Versuch, dem mehrerwähnten Uebelstande auf den Grund zu gehen, führt zunächst zur Erwägung der folgenden vier Fragen, welche als die Kernpunkte des ganzen Problems zu betrachten sind:

1) Welche Ursachen liegen dem Abhandenkommen der Packete hauptsächlich zu Grunde?
2) In welchen Stadien der Beförderung sind letztere dem Verluste besonders ausgesetzt?
3) Welche Beamtenkategorien kommen bei den Verlusten vornehmlich in Betracht, und
4) durch welche Mittel ist dem Uebel Abhülfe zu schaffen?

Die Statistik hat Verfasser zur Beantwortung dieser Fragen um so lieber zu Hülfe gerufen, als dieselbe gerade im hiesigen Bezirke so eigenthümliche Ergebnisse liefert, daß sich daraus Argumente von überzeugender Kraft herleiten lassen.

Es sei gestattet vorauszuschicken, daß die Verhältnisse des hiesigen Bezirks in Bezug auf das Abhandenkommen gewöhnlicher Packete im Großen und Ganzen als günstige zu bezeichnen sind. In dem bis jetzt verflossenen Theile des laufenden Jahres sind nur 23 Fälle constatirt worden, in denen Packete, welche im hiesigen Bezirke zur Auflieferung gelangt waren, in Verlust gerathen sind; darunter befinden sich nur 2 Packete, welche sich innerhalb der Grenzen des Bezirks bewegten, also bei einer der diesseitigen Postanstalten abhanden gekommen sein müssen. Wenn man erwägt, daß der größere Theil der im Bezirke aufgelieferten Packetsendungen die Grenzen des Bezirks nicht überschreitet, so kann jenes Ergebniß in der That als ein recht günstiges bezeichnet werden.

Was nun im Allgemeinen die Ursachen anbetrifft, welche dem Abhandenkommen der Packete hauptsächlich zum Grunde liegen, so lassen sich dieselben theils auf den Mangel an Achtsamkeit, theils auf die Untreue des betheiligten Personals zurückführen. Der Schreiber dieser Zeilen glaubt nicht zu irren, wenn er annimmt, daß ein Verlust in Folge von Unachtsamkeit verhältnißmäßig zu den selteneren Erscheinungen gehört. Es mag vorkommen, daß auf den Perrons der Bahnhöfe die für einen Eisenbahntransport bestimmte Ladung bis zur Ankunft des betreffenden Zuges nicht genügend beaufsichtigt und dadurch das Verschwinden eines Packets ermöglicht wird; oder daß das Aus- und Einladen der Päckereien so hastig und unachtsam geschieht, daß ein einzelnes Stück unbemerkt abhandenkommen, an einen Ort gerathen kann, wo es sich den Blicken und der Aufmerksamkeit der Betheiligten entzieht und dadurch in Verlust geräth. Immerhin aber ist die Zahl derartiger Verlustfälle wenig erheblich im Vergleich zu denjenigen, bei welchen nach Lage der Umstände eine Unredlichkeit als Ursache des Verlustes angenommen werden muß. Es ist bereits erwähnt worden, daß in dem bis jetzt verflossenen Zeitraume des laufenden Jahres von sämmtlichen bei den Bezirks-Postanstalten aufgelieferten Packeten

23 Stück in Verlust gerathen sind. Hiervon bewegten sich 11 Stück innerhalb einer Gewichtsgrenze zwischen 7 und 16 Pfund, 10 Stück zwischen 2 und 7 Pfund, und nur 2 Stück wogen 1 Pfund und darunter. Von 23 verloren gegangenen Packeten erreichte demnach der größere Theil ein Gewicht von 7 Pfund. Packete von einem solchen Gewichte aber pflegen wohl kaum durch Unachtsamkeit oder einen ungünstigen Zufall in Verlust zu gerathen, da sie durch ihr Gewicht und ihr Volumen von selbst die Aufmerksamkeit des Postpersonals auf sich lenken. Die Thatsache dagegen, daß von den abhanden gekommenen 23 Stücken nur 2 ein Gewicht von einem Pfunde und darunter hatten, dürfte die Annahme rechtfertigen, daß die jetzigen Dienstvorschriften ausreichen, um den Verlust gerade der kleinen Packete auf das erreichbar geringste Maß zu beschränken.

Eine ähnliche Erscheinung hat sich auch während des vorjährigen Weihnachtsverkehrs herausgestellt. Aus dem Weihnachtsbetriebe des Vorjahres nämlich sind 70 Stück als fehlend ermittelt worden; davon hatten 17 Stück ein Gewicht von 7 Pfund und darüber. Hierbei verdient der Umstand noch besondere Beachtung, daß diese 17 Packete sämmtlich, ohne Ausnahme, Lebensmittel, als: Schinken, Gänse, Kuchen, Würste, Butter, Fleisch und ähnliche Gegenstände enthielten, abgesehen von den baaren Thalern, welche sich in vielen Fällen noch nebenbei darin befanden. Wenn man bedenkt, daß erfahrungsmäßig gerade die Weihnachtspackete mit Lebensmitteln in Bezug auf die Haltbarkeit der Verpackung viel zu wünschen übrig lassen, oder doch im Verhältnisse zu ihrem Gewichte häufig so mangelhaft verpackt sind, daß der Inhalt nicht selten während der Beförderung offen zu Tage tritt und die Begehrlichkeit ungetreuer Bediensteter, bz. der angenommenen Hülfsmannschaften anregt, so wird man nicht fehl gehen, wenn man das Verschwinden auch dieser 17 Packete auf Veruntreuungen der Betheiligten zurückführt.

Hinsichtlich der kleinen Packete im Gewichte bis zu einem Pfunde stellt sich während des vorjährigen Weihnachtsverkehrs allerdings ein wesentlich anderes Resultat heraus, als nach den obigen Angaben unter normalen Betriebsverhältnissen während des laufenden Jahres sich ergeben hat. Von den erwähnten 70 abhanden gekommenen Packeten nämlich hatten 35 Stück, also gerade die Hälfte, ein Gewicht von einem Pfunde und weniger. Während unter normalen Verkehrsverhältnissen die kleineren Packete bis zum Gewichte von einem Pfunde ein verhältnißmäßig sehr geringes Contingent zu der Gesammtzahl der verschwundenen Packete stellen, zeigt es sich, daß unter dem Einflusse der irregulären Betriebsverhältnisse der Weihnachtszeit gerade die Packete geringen Gewichtes und Umfanges nicht weniger als 50 Procent aller, in Verlust gerathenen Packetsendungen ausmachen. Eine Erklärung für diese Erscheinung liegt sehr nahe. Es steht fest, daß unter dem Einflusse der Massenhäufung der Packete in der Weihnachtszeit nicht nur die technischen Einrichtungen der theilweise improvisirten Packkammerräume im Allgemeinen nicht so sichernd getroffen werden können, wie das unter den ruhigeren Verhältnissen des gewöhnlichen Päckereiverkehrs möglich ist, sondern daß auch die Thätigkeit des Beamtenpersonals häufig weit mehr durch die Sorge für die Bewältigung der Päckereien, als durch die Beaufsichtigung der Unterbediensteten in Anspruch genommen wird. Dazu kommt die beachtenswerthe Thatsache, daß es sich nicht umgehen läßt, zur Aushülfe im Unterbeamtendienste während der Weihnachtszeit eine große Zahl fremder, dem Postdienste fern stehender Personen heranzuziehen, welchen das Strafbare der Entwendung von Postgütern bei weitem nicht so lebendig vor Augen steht, wie den geschulten

Unterbeamten, und unter denen selbst beim besten Willen sich nicht immer eine ganz sorgsame Auswahl treffen läßt. Es darf deshalb nicht befremden, wenn in der Weihnachtszeit der Verlust von Postpäckereien einen erheblich größeren Umfang annimmt, als zu gewöhnlichen Zeiten; und es erscheint erklärlich, daß in der Weihnachtszeit allermeist kleinere und leichtere Packete in Verlust gerathen. Hieraus erhellt aber zugleich, daß in der Weihnachtszeit den kleineren Packeten bei weitem nicht diejenige Sorgfalt und Aufmerksamkeit gewidmet wird, welche allein geeignet ist, zahlreicheren Verlusten vorzubeugen, und welche in gewöhnlichen Zeiten, bei ruhigeren Verkehrsverhältnissen, durch die bestehenden Dienstvorschriften als ausreichend sicher gestellt erachtet werden kann.

Was nun die Stadien der Beförderung anlangt, in denen die Postpäckereien besonders dem Verluste ausgesetzt sind, so kommen in dieser Hinsicht offenbar einerseits die Postanstalten mit bedeutendem Localverkehr, und andererseits die Orte mit erheblicher Umspedition hauptsächlich in Betracht. In dem diesseitigen Bezirke walten in Bezug auf den Päckereiverkehr einfachere Verhältnisse ob. Postanstalten mit solchem Localverkehre, daß derselbe zu den hervorragendsten gezählt werden könnte, oder mit besonders erheblicher Umspedition sind im Bezirke nicht vorhanden. Diesem Umstande dürfte es in nicht geringem Maße zuzuschreiben sein, daß thatsächlich nur ein ganz unbedeutender Theil derjenigen Packete in Verlust geräth, bei denen die Postbeförderung auf die Grenzen des Bezirks beschränkt bleibt. Unter den 70 während der verflossenen Weihnachtszeit abhanden gekommenen, bei diesseitigen Postanstalten aufgelieferten Packeten befinden sich nur 3 Stück, welche nach Postanstalten des hiesigen Bezirks gerichtet waren. Dies Verhältniß gestaltet sich sofort anders, sobald die Packete auf der Postbeförderungsstrecke die Grenzen des Bezirks überschreiten und Postanstalten mit erheblicher Umspedition oder mit bedeutendem Localverkehre berühren. Von den erwähnten 70 Packeten mußten 37 in Breslau umspedirt werden; von diesen haben dann wieder 11 Stück in Kohlfurt und ein weiterer Theil in Berlin eine Umladung erfahren. Volle 30 Stück aber waren nach einer und derselben größeren Stadt gerichtet, deren Localverkehr allerdings einen verhältnißmäßig bedeutenden Theil des diesseitigen Gesammtpäckereiverkehrs absorbirt.

Es darf nicht befremden, daß an Orten, welche durch ihre starke Bevölkerung oder ihre besonders rege Industrie den Hauptpacketverkehr der umliegenden Landestheile an sich ziehen, auch die Verluste an Postgütern besonders zahlreich hervortreten. Die Betriebsverhältnisse bei derartigen Local-Postanstalten sind an sich verwickelter, schwieriger, die Uebersicht und Controle erschwerender, als bei Postanstalten mit mäßigerem Verkehre. Unter den außergewöhnlichen Verhältnissen der Weihnachtszeit aber, wo gerade für die großen Orte ja häufig die gewohnten Transportmittel aufgehoben und dafür neue mit veränderten Abgangs- und Ankunftszeiten eingerichtet werden, wo der Beamte mehr oder weniger vor einem unbekannten Arbeitspensum steht, in welches er sich erst hineinfinden muß, und wo es selbst dem routinirten Beamten nicht leicht wird, ein klares Bild von dem ganzen Getriebe, von dem Ineinandergreifen der verschiedenen Factoren vor Augen zu behalten, — unter solchen Betriebsverhältnissen liegt die Gefahr sehr nahe, daß die Ordnung und Uebersichtlichkeit aufhört und die Sicherheit der Postgüter zum Theil wenigstens illusorisch wird. Es liegt nahe, durch Zurückgehen auf die Specialacten der einzelnen Verlustfälle diejenigen Uebelstände zu ermitteln, welche bei den größeren Local-Postanstalten

hauptsächlich zu dem Abhandenkommen der Packete beitragen und welche sich mit einer gewissen Regelmäßigkeit bei den verschiedenen Postanstalten von bedeutenderem Geschäftsumfange wiederfinden. Es sind dies die folgenden. Zumeist waren die Packkammerbeamten nicht im Stande, die über sie hereinbrechende Fluth von Päckereien (dies gilt hier natürlich nur von der Weihnachtszeit) unter Beobachtung der gegebenen Dienstvorschriften ordnungsmäßig zu bewältigen. Es ist constatirt worden, daß in einzelnen Fällen die mit den ankommenden Transporten in die Packkammern hineingelangten Packete nicht sofort bearbeitet, sondern zunächst auf einen Haufen aufgeschichtet und erst später, etwa nach Bearbeitung eines vorher eingetroffenen Transportes, welchen man nicht früher bewältigen konnte, in die Eingangsverzeichnisse eingetragen wurden. Ferner zeigt es sich, daß nicht selten von den Bahnhöfen aus die mit einem Zuge angekommenen Postgüter zunächst nur zum Theil in den Packkammern der Local-Postanstalten befördert wurden, der andere Theil aber erst später nachfolgte und zwar vermischt mit der Ladung von dem zunächst angekommenen Zuge, so daß sich in der Packkammer schließlich gar nicht mehr feststellen ließ, von welchem Zuge die einzelnen Stücke herrührten. Endlich aber ist wiederholt wahrgenommen worden, daß die defecten und unanbringlichen Packete innerhalb der Packkammern nicht in einem verschließbaren Raume aufbewahrt wurden, sondern offen und Jedermann zugänglich lagerten, bis die Adressaten zur postamtlichen Eröffnung der Packete und Feststellung des Inhaltes sich einfanden, oder eine anderweite Verfügung darüber getroffen wurde. Ob alle diese Uebelstände lediglich den außergewöhnlichen Verhältnissen des Weihnachtsverkehrs zur Last zu legen sind, mag dahingestellt sein; jedenfalls darf hier nicht unerwähnt gelassen werden, daß entgegen den wiederholten Bestimmungen des General-Postamtes noch nicht allgemein der Grundsatz durchgeführt wird, gerade im Packkammer- und Perrondienste während der Weihnachtszeit nur ältere, erprobte Beamte zu beschäftigen, welche den Schwierigkeiten der verwickelteren Betriebsverhältnisse gegenüber das Gewicht einer gereifteren Erfahrung, einer geschäftlichen Routine und eines für postdienstliche Verhältnisse geschärften Blickes in die Wagschaale zu werfen im Stande sind. Die jüngeren und jüngsten Beamten pflegen unter derartigen Verhältnissen trotz ihrer numerischen Stärke erfahrungsmäßig nur wenig Nutzen zu bringen und richten nicht selten, zum Theil selbst aus übergroßem Diensteifer, jene Confusion an, deren Vermeidung gerade in der Weihnachtszeit vor allen Dingen erstrebt werden muß.

An Orten mit erheblicher Umspedition ist übrigens das Interesse der Eisenbahnverwaltungen nicht immer in wünschenswerthem Einklange mit demjenigen der Postverwaltung. Die Haltezeit der Züge ist mitunter zu kurz, als daß sich eine wirklich geordnete Uebergabe der Postgüter durchführen ließe.

Es ist erklärlich, wenn unter solchen Umständen Unregelmäßigkeiten vorkommen, wenn bei der unvermeidlichen Ueberstürzung Päckereien in Verlust gerathen und gewissenlosen Personen Gelegenheit geboten wird, unbemerkt sich an den Postgütern zu bereichern. Solche Verhältnisse liegen zweifelsohne an Orten mit bedeutender Umspedition häufiger vor, namentlich an Uebergangspunkten, wie Kohlfurt, Liegnitz, Breslau, Königszelt, Kreuz, Leipzig, Dresden, Halle, Magdeburg rc., wo erfahrungsmäßig das Uebergabegeschäft innerhalb der Haltezeit der Züge mitunter nur in einer, der Sicherstellung der Ladung kaum entsprechenden Hast ausgeführt werden kann.

Die viel verbreitete Anschauung, daß gerade die Zeit, während welcher die Packete auf der Eisenbahn sich bewegen, für die Intactheit derselben verhängnißvoll

wird, dürfte kaum gerechtfertigt sein. Denn einerseits ist, wenigstens nach des Verfassers Erfahrungen, im Eisenbahn-Postwagen weder Zeit noch Gelegenheit zur Ausübung einer Malversation vorhanden, da in den eng begrenzten Räumen der ambulanten Büreaus eine, an einem Packete vorgenommene strafbare Handlung nicht leicht der Aufmerksamkeit des dabei unbetheiligten Beamtenpersonals entzogen werden könnte; andererseits aber ist ja in den Conducteur-Reisejournalen ein im Wesentlichen ausreichendes Mittel zur Ausübung einer Controle über den Ab- und Zugang an Packeten gegeben. Und wenn es auch mitunter wohl vorkommt, daß einem Eisenbahn-Posttransporte von einer Postanstalt irrthümlich ein Stück zu viel übergeben und demnächst dies oder ein anderes an dessen Stelle unterschlagen wird, so sind diese Fälle doch immerhin zu selten, als daß sie erheblich ins Gewicht fallen sollten.

Als die beiden wichtigsten Ursachen, auf welche der größte Theil der immer mehr zunehmenden Verlustfälle zurückgeführt werden kann, treten sonach die irregulären Betriebsverhältnisse während der Weihnachtszeit und Unredlichkeiten, welche letztere wiederum in der Weihnachtszeit die ergiebigste Gelegenheit finden, sich empfindlich zu äußern. Die Bemühungen, dem Uebelstande zahlreicher Verluste abzuhelfen, werden sich deshalb hauptsächlich auf die Weihnachtszeit zu richten haben. Es wird darauf Bedacht zu nehmen sein, namentlich bei Einrichtung improvisirter Packkammern, die Sicherheit der Lagerräume möglichst zu erhöhen, die Verantwortlichkeit unter dem betheiligten Personale genauer abzugrenzen und hauptsächlich auch die Controle über das Unterbeamten- und das zahlreiche Aushülfspersonal thunlichst zu verschärfen. Zu letzterem Zwecke hat es sich bewährt, bei allen Postanstalten mit bedeutenderem Päckereiverkehre während der Weihnachtszeit einem, resp. mehreren Beamten oder auch zuverlässigen Unterbeamten ausschließlich die Beaufsichtigung der Unterbediensteten und der Hülfsarbeiter zu übertragen. Diese Beamten würden, sich gegenseitig ablösend, an dem laufenden Dienste nicht Antheil zu nehmen, sondern ihre Aufmerksamkeit ungetheilt lediglich der Sicherheit der Päckereien und der Ueberwachung des Packkammerpersonals zuzuwenden haben, so daß sich dadurch eine ununterbrochene, Tag und Nacht wirkende Controle namentlich auch über die unzuverlässigeren, dem Postdienste fern stehenden Elemente erreichen läßt.

In Bezug auf die Sicherheit ist an die Lagerräume vor allen Dingen die Anforderung zu stellen, daß sie die Möglichkeit gewähren, Päckereien, welche längere Zeit zu lagern bestimmt sind, an einem sicheren, nicht Jedermann zugänglichen Orte, möglichst unter Verschluß, aufzubewahren. Es handelt sich hierbei hauptsächlich um die beschädigten Stücke, welche einer postamtlichen Eröffnung in Gegenwart des Adressaten harren, sowie um unanbringliche oder einer näheren Feststellung des Bestimmungsortes bedürfende Sendungen, um Packete ohne Signatur ꝛc., welche sämmtlich in der Regel längere Zeit in der Packkammer lagern müssen. Es haben sich in dieser Beziehung während der letzten Weihnachtszeit recht empfindliche Uebelstände herausgestellt. Z. B. liegt der Fall vor, daß ein defect gewordenes Gebinde mit 5 Kisten Cigarren in der Packkammer einer größeren Local-Postanstalt zu dem Zeitpunkte, als es auf den für defecte Packete bestimmten Haufen niedergelegt wurde, nachweislich den Inhalt noch vollständig enthielt, während später, als zur amtlichen Feststellung des Inhaltes in Gegenwart des Adressaten geschritten werden sollte, eine Kiste ganz fehlte, drei andere geleert waren und in der letzten nur noch etwa ein Dutzend im Zustande der Auflösung befindlicher Cigarren sich vorfand. Natürlich mußte für die Sendung Ersatz geleistet werden. Es liegt auf der Hand, daß eine

derartige Beraubung unmöglich gewesen wäre, wenn die defecten Packete in der betreffenden Packkammer nicht, wie es in der That der Fall war, mehrere Tage unverschlossen und Jedermann zugänglich gelagert hätten.

Schließlich sei es gestattet, noch einmal darauf hinzuweisen, daß es gerade in der Weihnachtszeit geboten erscheint, die Sorgsamkeit der Postanstalten für die kleineren Packete ganz besonders in Anspruch zu nehmen. Es wird mit aller Strenge darauf hinzuwirken sein, daß die kleineren und leichteren Päckereien nur per Beutel übergeben werden und von Packetsäcken im ausgedehntesten Maße Gebrauch gemacht wird. Zu diesem Zwecke wird es sich empfehlen, die Herren Amtsvorsteher zu veranlassen, durch häufige, persönliche Controle darauf hinzuwirken, daß die desfallsigen Vorschriften bei allen betheiligten Dienststellen gewissenhaft zur Ausführung gelangen, nachlässige Beamte aber zur Anzeige und Bestrafung kommen. Nur durch strenge Maßregeln wird sich in dieser Beziehung ein Erfolg erzielen und in Zukunft einem so ungünstigen Resultate vorbeugen lassen, wie es in dem vorjährigen Weinachtsverkehre bei den im diesseitigen Bezirke aufgelieferten Packeten zu Tage getreten ist, daß nämlich von sämmtlichen, in Verlust gerathenen Packeten nicht weniger als 50 pCt. zu der Kategorie der kleinen Packete im Gewichte bis zu einem Pfunde gehören.

In der Einleitung ist bereits hervorgehoben worden, daß eine vollständige Abstellung der Verluste an gewöhnlichen Packeten sich wohl kaum erreichen lassen werde, daß aber doch ein sorgsames Eingehen auf die dem Mißstande zu Grunde liegenden Ursachen und ein Abwägen aller in Betracht kommenden Umstände wenigstens den Erfolg haben könnte, eine Beschränkung der Verlustfälle auf das erreichbar geringste Maß herbeizuführen. Verfasser ist sich vollkommen bewußt, daß die hier angestellten Nachforschungen und die gemachten Vorschläge keineswegs erschöpfend und zutreffend genug sind, um dem empfindlichen Uebel in ausreichendem Grade zu steuern. Eine völlige Lösung des schwierigen Problems konnte aber auch von vorn herein nicht in der Absicht vorstehender Zeilen liegen. Der Zweck dieser Arbeit würde vielmehr erreicht sein, wenn die erhöhte Sorgfalt aller Betheiligten auf die Bewältigung der bevorstehenden Aufgaben gelenkt und dadurch die Heilung eines Schadens angebahnt wird, welcher dem guten Rufe der Deutschen Post gefährlich zu werden droht. Sollte die vorstehende Arbeit von diesem wünschenswerthen Erfolge begleitet sein, dann würde sich Verfasser über die Lückenhaftigkeit der eigenen Leistungen gern mit dem Bewußtsein trösten: Ut desint vires, tamen est laudanda voluntas!

---

79. Das Postgebäude in Straßburg im Elsaß.

Von Herrn C. Löper, Ober-Postdirections-Secretair in Straßburg im Elsaß.

Ganz in der Nähe des ehrwürdigen Straßburger Münsters und benachbart dem vom Cardinal Rohan in den Jahren 1728—1741 erbauten Schlosse, das jetzt Hörsäle der Universität und die bereits aus 300,000 Bänden bestehende, 1870 neu begründete Universitäts- und Landesbibliothek enthält, steht, mit der Hauptfront gegen den Schloßplatz, mit der Seitenfassade nach dem Münsterplatz gerichtet, ein

imposantes, aus hellbraunem Vogesen-Sandsteine aufgeführtes dreistöckiges Gebäude, das gegenwärtig den Zwecken der Reichspost dient.

Unter den Bauten Straßburgs, welche öffentlichen Verwaltungen überwiesen sind, nimmt dies Gebäude eine der ersten Stellen ein. Dasselbe ist Eigenthum der reich dotirten Frauenhaus-Stiftung, der von der Stadt Straßburg geführten Verwaltung des Vermögens des Münsters. Nach Abreißung mehrerer älterer Gebäude in den vierziger Jahren mit einem Kostenaufwande von ungefähr 160,000 Thlr. neu erbaut, wurde dieses Haus von der Stiftung an den Französischen Staat zur Unterbringung der im Jahre 1796 begründeten Militair-Chirurgieschule (école de santé militaire) vermiethet. Die zahlreichen Räume dienten zu Studiensälen, zu Dienstwohnungen und zur Unterbringung von etwa 120 jungen Leuten, welche sich zu Militairärzten ausbildeten. Nach der Einnahme Straßburgs durch die Deutschen Truppen nahm der General-Postdirector des Deutschen Reichs, welcher am zweiten Tage nach der Uebergabe der Festung daselbst eintraf, mit dem dort bereits anwesenden Ober-Postdirector für das Elsaß das Gebäude für die einzurichtende Deutsche Ober-Postdirection in Beschlag. Später wurde es von der Deutschen Reichs-Postverwaltung angemiethet. Zur besseren Erreichung der verschiedenen Zwecke ließ die Eigenthümerin das Gebäude entsprechend ausbauen. In den Parterreräumen ist das Postamt untergebracht; neben einem großen Vestibül und 4 Vorzimmern für das Publicum sind 14 Zimmer vorhanden, in welchen die Brief-Annahme, die Ausgabe- und Zeitungs-Expedition, die Abfertigungs- und Decartirungs-Expedition, sowie die Büreaus des Amtsvorstehers und Kassirers sich befinden. Drei Räume sind der Telegraphen-Verwaltung zur Unterbringung einer Filial-Telegraphen-Station überlassen worden. Die Briefträger-Abfertigungs-Expedition befindet sich in der Hange-Etage; die zu bestellenden Briefe &c. gelangen von unten dahin durch eine besondere Maschinerie. Die oberen Stockwerke des Gebäudes enthalten ferner die Räume für die Ober-Postdirection nebst der Ober-Postkasse, das Eisenbahn-Postamt Nr. 23 und Dienstwohnungen für den Ober-Postdirector, den Postrath, die Postdirectoren, den Rendanten der Ober-Postkasse &c. Eine Luftheizungs-Anlage erwärmt eine größere Anzahl Räume des Gebäudes.

Der Eingang zu den Annahme- und Ausgabe-Stellen befindet sich an der nach dem Münsterplatze gerichteten breiten Giebelseite des Gebäudes, ganz in der Nähe des Hauptportals des Münsters, an dem in früherer Zeit alljährlich von den neu erwählten Magistrats-Mitgliedern der Deutschen freien Reichsstadt Straßburg die Verfassungsurkunde derselben — der sogenannte Schwörbrief — in Gegenwart der Zünfte feierlich beschworen wurde. Nur 50 Schritte davon entfernt befindet sich in der Krämergasse das Haus, in welchem Goethe sich während seiner Anwesenheit in Straßburg in der Zeit von 1770—71 in Kost gegeben und zu Tischgenossen Dr. Salzmann, Stilling, Lerse &c. hatte, wie in »Wahrheit und Dichtung« erwähnt ist.

Der Eingang zu der Ober-Postdirection, dem Eisenbahn-Postamte Nr. 23, den inneren Räumen des Postamtes &c. befindet sich am Schloßplatz in der Nähe des sogenannten Frauenhauses, in dem die Pläne des großen Baumeisters Erwin von Steinbach für den Münsterbau und die Modelle zu den verschiedenen Bildhauer-Arbeiten aufbewahrt werden.

Fast genau an derselben Stelle, woselbst gegenwärtig vom Publicum Postsendungen aufgeliefert und in Empfang genommen werden, stand in früherer Zeit ein altes Gebäude, das einen großen Falken als Sinnbild trug und bereits im Jahre

1349 »zu dem Falken« hieß. In den Kellerräumen desselben wurde der der Stadt Straßburg gehörige Wein aufbewahrt, dessen bessere Sorten zu Geschenken an Fürsten, Herren, Gesandten ꝛc. verwerthet, die anderen aber ausgeschänkt wurden. Der »Falkenkeller« war für die alten Straßburger ein beliebter Aufenthaltsort.

Historisch merkwürdiger ist das Nebengebäude des Postgrundstücks, welches von dem Hauptgebäude durch einen Hof getrennt ist und in dem sich die Packeträume, eine Zoll-Expedition und die Feldpost-Rüstkammer befinden, während die übrigen Räume zu Dienstwohnungen dienen. Dieses Gebäude war früher ein Gasthaus und hieß »Zu dem Hirzen« (Hirschen); es soll eins der ältesten Häuser der Stadt sein und war vielleicht auch das älteste Gasthaus. Erwähnt ist es bereits unter obiger Bezeichnung in einer Urkunde vom Jahre 1400. Am Anfange des funfzehnten Jahrhunderts kommt das Gebäude ferner in Prozeßacten als Versammlungsort einer religiösen Secte, der sogenannten Winkler, vor (»die so im Hirzen wohnen am Münsterplatz«). Wohl der Hauptglanzpunkt in seinem Dasein war jedoch bei Gelegenheit des großen Freischießens der Stadt Straßburg im Jahre 1576 (conf. meine Schrift: »Zur Geschichte des Verkehrs in Elsaß-Lothringen« S. 20) als die von Zürich zu Wasser eingetroffenen Schützen mit ihrem heißen Hirsebrei, der in der Zunftstube der Maurer verzehrt wurde und noch manchem Gast die Lippen verbrannte, durch die Mitglieder des Magistrats beim Scheine von Harzlichtern und unter lustigem Pfeifen und Flötenklange, sowie freudigem Zurufen der zahlreich versammelten Menge nach dem Gasthause »zu dem Hirzen« geleitet wurden, um in demselben als einem der besten Hotels der Stadt ihr Absteigequartier zu nehmen.

Nachdem das Mal nun war vollend,
Lait sie in jr bestellt Losament
Zum Hirtzen, die Herrschaft der Statt,
Da die Gselschaft jr Rhu dan hat.
(Fischart, glückhaft Schiff von Zürich.)

Der Schriftsteller Bühler erwähnt, daß im Jahre 1578 der König Johann III. von Schweden drei Tage in diesem Gasthause logirt habe, als er nach Straßburg kam, um seinen Schwager, den Pfalzgrafen von Lützelstein, zu besuchen. Sonst ist noch bekannt, daß der Graf von Contareni, Unterbefehlshaber der alliirten Deutschen Armeen, sich im Jahre 1675, nach erfolgter Einnahme des von ihm vertheidigten Städtchens und Schlosses Dachstein im Elsaß durch die Franzosen unter Turenne, in diesem Gasthause erschoß, wahrscheinlich, weil er seine Ehre gekränkt glaubte. Gegenwärtig dient diese altwürdige Stätte, welche im Laufe der Jahrhunderte von Tausenden von Reisenden besucht worden ist, dem Luxus und Comfort, dem andere Gasthäuser huldigten, aber abhold war und deshalb mehr und mehr in den Hintergrund gedrängt wurde, anderen Zwecken des Verkehrs. Die Verwaltung des Frauenhausstiftes kaufte dieses Haus an, um die Räume des daneben erbauten Gebäudes erweitern zu können. Was den Veränderungen des Umbaus entgangen ist, reicht noch immer hin, einen allgemeinen Ueberblick von dem ursprünglichen Styl des Gebäudes zu gewähren. Eigentlich besteht dasselbe aus zwei mit einander verbundenen Häusern, die einen kleinen Hof einschließen. Bemerkenswerth ist, daß die Parterreräume der Vorderseite den Räumen des ersten Stockwerkes der Hinterseite entsprechen, woselbst eine Einfahrt sich befindet. Die Giebel des Gebäudes sind spitz, die Zimmer niedrig, die Fenster klein. Für die älteren Bewohner Straßburgs war dieses Haus der Typus der Gasthöfe in früherer Zeit. Es wäre nicht

unmöglich, daß auch dieses Gasthaus »ohne allen Comfort«, wohl aber ausgezeichnet »durch Grobheit und Schwerfälligkeit der Bedienung«, mit die Veranlassung war zu der lebhaften Schilderung der schlechten Gasthäuser Deutschlands, mit den obigen Eigenschaften gegenüber denjenigen Frankreichs, welche der berühmte Erasmus von Rotterdam nach einer zurückgelegten Rheinreise — von Lyon aus — im Jahre 1518 in seinen »Vertraulichen Gesprächen« veröffentlichte.

Seit dem Mai 1871 dient dieses Gebäude als Dienstraum für den Päckereiverkehr des Straßburger Postamts. Zwar gelangt nicht mehr das Gepäck des Reisenden nach zurückgelegter Fahrt desselben hierher, wohl aber bringt man Erzeugnisse der Stadt und Umgegend: die berühmten Straßburger Gänseleber-Pasteten, die Weintrauben ꝛc., ferner die Wäsche des sich fern von der Heimath befindenden Soldaten und sonstige Sendungen aller Art, formirt zu den, dem Auge eines jeden Postbeamten so bekannten Schachteln, Päckchen, Körben ꝛc. Nicht mehr rollen vor dieses Haus Kaleschen und sonstige Wagen zur Abholung von Reisenden, wohl aber die bekannten Post-Factagewagen, um den Reichthum und Ueberfluß anderer Orte schleunigst den Adressaten zuzuführen.

Die beiden geschilderten Häuser, welche nunmehr einen durch Mauern und Thorwege eingefaßten Complex bilden, werden außer den obenerwähnten beiden Plätzen von zwei Straßen begrenzt. Eine derselben ist geschichtlich merkwürdig und heißt Corduangasse, im Straßburger Dialect »Kurwengasse« (rue de maroquin); sie war der Sitz von Kurdewern, Schuchsutern (von sutor) oder Schustern. Der Chronist Herzog erwähnt, daß die adligen Frauen Straßburgs den Kaiser Sigismund bei dessen Anwesenheit im Orte während des Jahres 1414 am frühen Morgen abholten und nach dem Münster führten. Da die Frauen bemerkten, daß der Kaiser in der Eile es versäumt hatte, eine gute Fußbekleidung anzuziehen, so führten sie ihn nach der benachbarten Kurwengasse und kauften ihm für 14 Pfennige ein Paar Schuhe.

Noch heute hat die Wetterfahne eines alten Hauses in dieser Straße die Form eines Schuhes. Die Bewohner dieser Straße sollen es geliebt haben, sich Abends vor die Häuser zu setzen und sich über die Vorübergehenden zu moquiren; daher — und wegen des leichten Sinnes der Bewohnerinnen der benachbarten Spitalgasse — schreibt sich der alte Spruch:

Wer ums Münster geht ohne Wind,
Durchs Spittelgässel ohne Kind,
Durch d'Kurwegaß ohne Spott,
Genießt ä groß̈i Gnad von Gott.

Schon zu Zeiten der alten Römer soll nach den Ueberlieferungen an demjenigen Orte, woselbst sich das Münster befindet, ein dem Merkur und Herkules gewidmeter Tempel gestanden haben. Dies ist nicht unwahrscheinlich, da die erhöhte Lage der Umgebung dafür spricht, und man auch in der Nachbarschaft des Münsters heidnische Statuen in der Erde gefunden hat. Erwähnenswerth ist, daß in dem oben erwähnten Nebengebäude des Postgrundstücks vor kurzer Zeit bei Gelegenheit einer Reparatur Römische Münzen in dem Kalk der Wände gefunden sind.

80. Aus Hawaii.

In einem früheren Aufsatze *) hatten wir die Aufmerksamkeit unserer Leser auf die Inselwelt des großen Oceans gelenkt und dabei auch die politischen Einrichtungen und socialen Zustände der Sandwich-Inseln besprochen. Heute werden wir durch das Erscheinen eines Werkes Quatorze ans aux iles Sandwich par C. de Varigny. Paris 1874« wieder zu jenem Archipel geführt, welcher sich noch vor weniger als hundert Jahren in äußerster Barbarei befand, während man heute dort vergeblich nach erwachsenen Eingeborenen suchen würde, welche nicht lesen, schreiben und rechnen können.

Herr de Varigny hat vierzehn Jahre auf den Sandwich-Inseln zugebracht, ist im Jahre 1863 von Kamehamea V. zum Finanzminister und später zum Minister der auswärtigen Angelegenheiten, des Krieges und der Marine berufen worden. Unter solchen Umständen erscheint es natürlich, wenn in erster Reihe die politischen Verhältnisse der Inseln in dem Werke dargestellt werden. Daneben giebt Varigny, zum Theil in Form von Reisebriefen, auf genauer Kenntniß des Landes beruhende Schilderungen über die gesammte Inselgrupppe und namentlich auch über die vulkanischen Verhältnisse der größten der Sandwich-Inseln, Hawaii.

Wenn es noch eines Beweises bedürfen würde, daß bei der Bildung der Erdrinde die Kraft des Feuers vorzugsweise thätig war, so könnte gerade diese Insel, auf welcher noch gegenwärtig die Vulkane die Erdmasse fortgesetzt umgestalten, hierfür einen sprechenden Belag abgeben. Es wird daher für unsere Leser ein besonderes Interesse bieten, wenn wir die auf jener Insel herrschende vulkanische Thätigkeit in den Kreis unserer Besprechung ziehen.

An der Westküste Hawaiis bietet die Bai von Kavaïhae, 150 Englische Meilen von Honolulu entfernt, den geeignetsten Landungsplatz, von wo aus man eine Umschau über das Gebirgssystem der Insel halten kann. Vor Allem fallen zwei blendend weiße Bergspitzen, die schneeigen Gipfel des Mauna Kea und Mauna Loa in die Augen, welche sich über leichte, Rauchflocken ähnliche Wolken erheben und, von Montblanc-Höhe, die Bergriesen Oceaniens bilden.

Kavaïhae zunächst, in einer Entfernung von 35 Englischen Meilen, erhebt sich der Mauna Kea (»Gebirge Mutter«) zu einer Höhe von 13,800 Fuß. Seine steil abfallenden Wände, welche bis auf halbe Höhe mit Wäldern, oben aber mit Schnee bedeckt sind, bieten ein bemerkenswerthes Gegenstück zu dem Mauna Hualalai, welcher in einer Entfernung von 40 Meilen nach rechts hin den Horizont abschließt. Dieser letztere, ein 11,000 Fuß hohes Gebirge aus Lava und Schlacke ist von düsterem, wildem Aussehen. Kein Baum, keine Vegetation bedeckt seine schwarzen Abhänge. Ungeheure Felsstücke liegen, wie von Riesenhänden geschleudert, in erschreckender Unordnung übereinander und bedecken unabsehbar die Fläche. An den Seiten des Gebirges bemerkt man deutlich mehrere erloschene Vulkane, welche, trotz ihrer Höhe von mehr als 500 Fuß, wie Ameisenhaufen aussehen. Zwischen Mauna Kea und Mauna Hualalai, nahezu 100 Englische Meilen entfernt, ragt der Schneegipfel des Mauna Loa (»das große Gebirge«) hervor, dessen sanft gewölbte Abhänge mit Wäldern bedeckt sind und von frischem Grün strotzen. Zur Linken erstrecken sich die

*) Vergl. Postarchiv pro 1873, Seite 322.

Gebirge von Kohala, welche die Nordwestspitze Hawaiis bilden, und bis zum Gipfel bewaldet sind.

Die Insel Hawaii ist die einzige des Archipels, wo die vulkanischen Ausbrüche stark auftreten. Auf den anderen Inseln sind zwar vulkanische Spuren noch sichtbar (es giebt dort keinen Hügel, kein Gebirge, welches nicht ein erloschener Krater wäre), indessen hat die Zeit auch ihr Werk gethan. Unter der vereinten Thätigkeit der Sonne und des Regens hat sich die ausgebreitete Lava zu reichem und fruchtbarem Humus umgewandelt. Die Natur hat ihr grünes Kleid über die Scenen der Verwüstung geworfen, und seit Menschengedenken ist dort kein Ausbruch mehr vorgekommen. Von Zeit zu Zeit erinnert ein unterirdisches, dumpfes Rollen noch an den vulkanischen Ursprung der Inseln, doch hat sich die ganze Kraft der comprimirten Feuer auf Hawaii concentrirt, wo der Vulkan von Kilauea unausgesetzt thätig ist.

Der Kilauea liegt am Fuße des Mauna Loa, doch noch immer 12 Meilen vom Hauptgipfel entfernt. Zu demselben gelangt man durch die herrlichste Landschaft, tropische Wälder, mit Cactuspflanzen und baumartigen Farren bewachsene Ebenen von der Hafenstadt Hilo aus in einem Tagemarsche.

In die Tiefe des Kraters führt ein sehr steiler, einer Treppe ähnlicher Fußsteig von $\frac{3}{4}$ Stunden Länge. Unten hat man eine dem Meere gleiche, schwarze Fläche vor sich. Den besten Begriff von dem Anblick dieses Kraters erhält man, wenn man sich vorstellt, daß die Meereswellen plötzlich erstarren, so daß auf ihren Spitzen selbst der Schaum verbleibt. Zahlreiche Spalten von verschiedener Breite und Tiefe durchfurchen die Fläche. Die einen sind kaum einige Fuß tief, andere reichen hinab bis zum Feuermeer, und man kann in der Tiefe einen dem Zickzack des Blitzes ähnlichen Lichtstrahl deutlich unterscheiden. Aus jeder dieser Spalten entströmt ein heißer, stark mit Schwefel versetzter Dampf.

Auf diesem unbeweglichen Meere mit seiner erstarrten, aber noch heißen Kruste muß man von Woge zu Woge, von Spalte zu Spalte klettern, um Lua Pele, den Tempel der Pele, zu erreichen. Pele ist die Göttin des unterirdischen Feuers, welches nach dem Glauben der Eingeborenen die Inseln hervorgebracht hat, und dessen Zornausbrüche sie so oftmals zu Grunde gerichtet haben.

Lua Pele selbst ist eine Vertiefung oder ein See von einer Stunde Umfang und ungefähr 70 Fuß Tiefe. Als Varigny sich dem Rande näherte, entblößten die ihm begleitenden Kanaken ihr Haupt. Nach einigen leise gestammelten Worten, deren Sinn Varigny entging, banden diese Christen etliche kleine Gegenstände, wie Halsschnüre, Glasperlen, die sie offenbar zu dem Zweck aus Hilo mitgebracht hatten, an Steine und warfen sie in den brausenden Schlund mit dem dreimal wiederholten Ausrufe: Hollah, Pele! ich grüße Dich, Pele!

In dem erwähnten See, aus welchem eine entsetzliche Hitze strahlt, bewegt sich, den Wellen des erregten Meeres ähnlich, nach allen Seiten eine schwarzflüssige Masse und stößt gegen die sie umschließenden Wände. Nach einigen heftigen Zuckungen erhebt sich plötzlich eine der stärkeren Wogen zu mehreren Fuß Höhe, spritzt ihren Schaum nach allen Seiten und läßt eine rothflüssige Feuermasse zu Tage treten. Langsam und regelmäßig fließt sie darauf von einer der Kraterseiten dem Mittelpunkte zu und verschlingt auf ihrem Wege den Schaum wieder, den sie vor sich her geworfen hatte. Auf der entgegengesetzten Seite zeigt sich die nämliche Erscheinung. Dabei ist ein Getöse, als ob sich Lawinen von Kieselsteinen in Hunderte von Strömen ergossen.

Die beiden beweglichen Berge, deren Höhe mehr als zwanzig Fuß erreicht, richten sich auf, gerade als ob sie gegenseitig ihre Kräfte messen wollten. Ein fürchterliches Getöse, gleich einem ungeheuren, unterirdischen Krachen, bezeichnet den Augenblick ihres Zusammentreffens. Der Boden schwankt; in der Mitte des Vulkans erheben sich die Massen zu einer Feuerpyramide von mehr als 60 Fuß Höhe und werfen ihren glühenden Schaum nach allen Richtungen. Jetzt trägt die stärkere der beiden Wogen den Sieg davon, wirft ihre Nebenbuhlerin vor sich her, breitet sich wie ein rothes Tuch aus und schlägt wüthend gegen die Wände, welche unter dem Druck der schrecklichen Hitze schmelzen und in dem Bassin verschwinden.

Diesem Schauspiel, welches fast ¼ Stunde währt, folgt eine kurze Ruhe. Die geschwärzte Lavadecke bildet sich wieder, hier und da von Zickzackfeuer durchbrochen. Die Masse beginnt von Neuem ihre langsam und regelmäßig wellenförmige Bewegung. Pele, sagen die Eingeborenen, sammelt ihre Kräfte und bereitet sich auf neue Ausbrüche vor.

Kein Wanderer wird diese Stätte verlassen, ohne zuvor einige Stücke heißer Lava und etliche »Haare« der Pele erlangt zu haben. Diese Haare der Pele sind eine feine, seidenartige Substanz, die den Glasfäden ganz ähnlich sieht.

Die Bewohner von Hawaii sind weit davon entfernt, vor dem Kilauea Furcht zu hegen; denn er ist für sie ein Pfand der Sicherheit. Sie zittern erst, wenn Kilauea schweigt, und die Erfahrung hat auch gelehrt, daß dieser stets offene vulkanische Heerd für sie ein Sicherheitsventil ist. In der That ist allen großen Ausbrüchen eine Zeit des Stillstandes im Krater von Kilauea vorangegangen.

Seitdem die Inseln den Europäern bekannt sind, zählt man auf der Insel Hawaii neun große Ausbrüche.

Unter ihnen ist keiner von schrecklicherer Wirkung gewesen als der jüngste, erst im Jahre 1868 stattgefundene, dessen Heftigkeit und Dauer an die klassischen Berichte über den Ausbruch des Vesuv vom Jahre 70 v. Chr. erinnert.

Im Frühjahr 1868 erlosch plötzlich die Thätigkeit des Kilauea; das Niveau der Lava senkte sich schnell, wie wenn sie durch eine ungeheure Spalte abfloß, dann verschwand sie gänzlich und ließ nur einen gähnenden Schlund von mehr als vier Kilometer Umfang offen. Erdstöße wurden vernehmbar und nahmen an Zahl und Heftigkeit zu. Im District von Kona hatte man deren 50, in dem näher am Kilauea gelegenen Kau 300 binnen 24 Stunden gezählt. Ein abgesandter Bote hielt sich zwei Tage auf dem Gipfel des Kraters in einer Hütte auf, welche für Touristen erbaut ist, und vernahm dort, sobald er das Ohr auf den schrecklich schwankenden Boden legte, deutlich das Sieden der gegen die Erdwände anschlagenden Lava.

Am 2. April ließ sich im ganzen Archipel ein sehr heftiger Stoß von unten nach oben vernehmen. Die Wirkung desselben auf Hawaii war eine augenblickliche. Fußgänger und Reiter wurden umgeworfen. Alle Steinbauten fielen ein. Die Bäume schwankten wie bei einer heftigen Windsbraut, und doch wehte kein Lüftchen. Zu stehen war unmöglich, beim Liegen erlitt man die heftigste Seekrankheit.

In dem 80 Stunden entfernten Honolulu beschleierte sich langsam der Himmel. Die Sonne glühte in düsterem Roth; ein feiner und unfühlbarer Staub erfüllte die Luft. Unter diesen Zeichen einer fürchterlich ernsten Eruption faßte der Staatsrath in Honolulu den Entschluß, schleunigst Hülfsmittel nach Hawaii zu schaffen. Der König Kamehamea V. ließ es sich nicht nehmen, persönlich nach den gefährdeten Ortschaften zu eilen und seinen bedrängten Unterthanen Hülfe zu bringen.

In Hilo waren fast alle Steinbauten zerstört worden. Die versiegten Quellen, die leeren Brunnen, die aufgehäuften Trümmer zeugten von großen Verheerungen.

Bei Kapapala, ungefähr 50 Kilometer von Hilo, im District Kau, öffnete sich unter der Gewalt der siedenden Lava eine tiefe Spalte. Eine Menge Schmutz, Wasser und Steine wurde herausgeschleudert und flog beim ersten Ausbruch sogar fünf Kilometer weit. Nahe bei der Stelle, wo sich der Boden spaltete, stand eine Hütte aus Bambus. Sie wurde von dem Luftzug umgeworfen, aber die Masse flog schneller als eine abgeschossene Kugel darüber hinweg, ohne sie zu bedecken. Die ganze Länge des Schmutzflusses betrug von da ab, wo derselbe niederfiel, bis dahin, wo er endigte, mehr als vier Kilometer, seine Breite im Durchschnitt einen Kilometer, und seine Dicke am Rande einen Meter, im Centrum dagegen zehn Meter. Vielfach fand man Ochsen und Ziegen in dieser dicken Masse vergraben. Man hatte den Tod von 31 Eingeborenen constatirt. Viele waren geflohen und so einem sicheren Tode entgangen; doch fanden ihn manche Flüchtlinge anderswo und in anderer Gestalt.

Der Schmutzauswurf bestand aus einer rothen, pulvrigen Erde von der Beschaffenheit eines gehärteten Steinkittes. Unter dem Hammer zerging er zu einem feinen, unfühlbaren Staube, welcher dem die Luft verdunkelnden ähnlich war.

Auf die Explosion folgte ein reicher Erguß siedenden Wassers, das zunächst trübe und gelblich, dann klar und hell war. Diese Quelle besteht noch heutzutage und hat jetzt die Temperatur der atmosphärischen Luft.

An der Küste zeigte sich gleichzeitig ein noch unheilvolleres Naturereigniß. Das Meer war auf mehr als einen Kilometer in der Breite zurückgetreten, wallte wüthend und bedeckte sich mit rothem Schaum. Hier und da stiegen, von unterseeischen Vulkanen gehoben, Wassersäulen aus der Tiefe empor.

An mehreren Stellen spie die zerklüftete Brandung Mengen von Schmutzerde aus, welche auf den Meeresboden niedersanken.

Am Strande liefen die Einwohner bestürzt umher. Plötzlich ergoß sich das Meer wieder auf die Küste; ungestüm rollten seine gerötheten Wogen, häuften sich über einander und brachen sich mit unglaublicher Schnelligkeit gegen die Insel, indem sie das Niveau des höchsten Meeresstandes noch um 10 Meter überschritten und Alles unter Wasser setzten und verschlangen. Der Anprall war fürchterlich und das Geräusch so stark, daß die ganze Insel in den Wellen zu versinken schien. Männer, Frauen, Kinder, Geräthschaften: Alles wurde in einem Augenblicke von dem wüthenden Meere fortgerissen. Mehrmals stieg und fiel das Meer in dieser Weise, wobei es hier und da Trümmer auswarf, an welche Leichen und Sterbende angeklammert waren. Nach und nach beruhigte sich das schrecklich erregte Element. So weit das Auge reichte, sah man keine Spur mehr von den Fischerdörfern. Ueberall nichts als Wüste, Ruinen, Trostlosigkeit.

Bei dem freundlichen Dorfe Waiohinu im District Kau öffnete sich um 7 Uhr Abends ein neuer Krater, wobei das Dorf durch die Erderschütterungen vollständig zerstört wurde. Hier gab es nur noch Ruinen, nirgends ein Haus. Die Kirche war dem Boden gleich; nicht ein Stein war auf dem anderen geblieben. Dächer, umgestürzte Balken, zerbrochene Flaschen, Zeugfragmente bedeckten die Erde. Man zählte hier an 100 Todte. Die überlebenden Bewohner hatten sich auf eine Anhöhe geflüchtet, wo der Aufenthalt noch gefahrdrohender war, als in der Ebene. Die armen Leute hatten fast ihre Vernunft verloren, und verzweifelt folgten sie willig

einem Narren, der sich als von Pele erleuchteten Propheten ausgab. Das Erscheinen des Königs wirkte hier, wie überall, beruhigend auf die bekümmerten Gemüther, und die großen Opfer, welche er aus seinen eigenen Besitzungen brachte, linderten die wahrhaft erschreckliche Nothlage.

Wenn wir die Wirkung der vorstehend in kurzen Zügen geschilderten vulkanischen Thätigkeit auf der Insel Hawaii zusammenfassen, so fallen weniger die materiellen Verluste — wie bedeutend dieselben auch immer sein mögen — als vielmehr die erheblichen Verluste an Menschenleben für die Zukunft der Insel ins Gewicht. Schon bei früherer Gelegenheit haben wir darauf hingedeutet, in wie erschreckender Progression die eingeborene Bevölkerung auf den Sandwich-Inseln abnimmt, und von wie großer Wichtigkeit es daher erscheint, der Inselgruppe thätige Hände in hinreichender Menge zu erhalten und zuzuführen. Allerdings sind bereits wiederholt Arbeiter aus China und Japan herangezogen worden, ohne daß jedoch bei ihrer geringen Verwandtschaft mit den Kanaken günstige Resultate erzielt worden wären. Vielleicht gelingt es, von den südlicher gelegenen Inseln die den Kanaken verwandten Eingeborenen, welche jetzt noch in vollständiger Barbarei leben, nach den gastlichen Gestaden Hawaiis zu ziehen und sie dem dort erblühenden Culturleben dienstbar zu machen.

II. Kleine Mittheilungen.

Aus dem Rapporte des Kaiserlichen Postamts Geestemünde. Zum Ortsbestellbezirk des Postamts gehören die zu einer Kirchengemeinde (evangelisch-lutherisch) vereinigten, in politischer Hinsicht aber vollständig getrennten Orte Geestemünde und Geestendorf. Die Namen beider Orte sind von ihrer Lage hergeleitet: Geestendorf, ein Dorf an der Geeste; Geestemünde, ein Ort an der Mündung der Geeste. Das Geestemünde-Geestendorfer Gebiet besteht aus Marsch, Bruch und Moor. Der aufgeschwemmte, fette Klei- oder Marschboden hat nicht die Mächtigkeit der Elbküstenstriche, eignet sich daher mehr zur Viehweide als zum Ackerbau.

Geestemünde-Geestendorf liegen in einer niedrigen Ebene, die durch Deiche vor den Ueberfluthungen der Weser und Geeste geschützt werden muß. Die Abwässerung ist eine zum Theil schwierige und muß durch Kanäle und Siele bewirkt werden. Stinkende Abflußgräben, die sehr zur Beförderung von Fieberkrankheiten geeignet sind, gehören zu den Unannehmlichkeiten der ebenen Lage. Vor eigentlichen Epidemien schützen die häufigen, luftreinigenden, starken Seewinde. Die Nähe der Nordsee verschafft ein mehr feuchtes Clima und verursacht eine oft und rasch wechselnde Temperatur.

Geestemünde ist von Bremerhaven durch die Geeste getrennt. Es sind dies die eigentlichen und günstigst gelegenen Hafenplätze für den Seeverkehr der von der Weser aus betriebenen Rhederei, deren Hauptsitz sich in Bremen befindet. Die hiesigen Vorkehrungen für Handel und Schifffahrt zählen zu den vortheilhaftesten und großartigsten Anlagen dieser Art. Dazu ist erwiesen, daß Bremerhaven-Geestemünde jederzeit, auch bei anhaltendem Frostwetter, den Schiffen zugänglich bleiben, was von keinem bestehenden Elbhafen, selbst nicht von Cuxhaven, der für Treibeis bei Ostwind

exponirten Lage wegen, behauptet werden kann. Für den Petroleumverkehr nehmen Geestemünde-Bremerhaven den ersten Platz unter allen Concurrenzhäfen ein.

Es betrug die Einfuhr:	1873
Geestemünde-Bremerhaven	739,832,
Antwerpen	676,445,
Hamburg	299,258,
Rotterdam	239,410,
Stettin	254,868,
Amsterdam	73,061,
Danzig	103,760,
Königsberg	92,618.
Der Versand:	
Geestemünde-Bremerhaven	670,389,
Antwerpen	611,473,
Hamburg	292,054,
Rotterdam	229,443,
Stettin	251,221,
Amsterdam	76,284,
Danzig	87,000,
Königsberg	92,618.

Alles angegeben in Fässern zu $3\frac{1}{3}$ Ctr. Brutto.

Diese Ueberlegenheit vergrößert sich noch durch den Umstand, daß in Geestemünde-Bremerhaven nur gereinigtes Petroleum importirt wird, alle anderen Häfen jedoch in oben angegebenen Zahlen auch rohes Petroleum und Naphtha mit einbegriffen aufführen. Letzteren Artikeln ist wegen ihrer hohen Feuersgefahr die Einfuhr, Lagerung und der Versand hier strengstens untersagt, weshalb sie über Nordenhamm nach Brake gehen.

Außer für Petroleum ist Geestemünde aber auch noch für Holz und Schiefer ein Hafen- und Speditionsplatz von hervorragender Wichtigkeit.

Die Zahl der im Jahre 1873 angekommenen Seeschiffe betrug 789, die der abgegangenen 792; an Flußschiffen kamen an 1322 und gingen ab 1325.

Der Handel mit frischen Seefischen von Geestemünde aus ist bedeutend. Im verflossenen Jahre wurden angebracht:

Schellfisch	650,000	Pfd.,
Cabliau	8,000	»
Schollen	180,000	»
Stint	320,000	»
Steinbutte	60,000	»
Jarbutte	12,000	»
Seezungen	320,000	»
Summe	1,550,000	Pfd.,

welche einen Einkaufswerth von 120,000 Thlrn. repräsentiren.

In Geestemünde bestehen drei Schiffswerfte mit zwei Trockendocks. Gebaut wurden an hölzernen Schiffen im Jahre 1873: eine Schunerbrig von 360 und ein Schiff von 1538 Tons Register, zusammen also von 1898 Tons Register Tragfähigkeit und 520,000 Reichsmark Werth. Außerdem wurden in den Geestemünder

Trockendocks 75 Schiffe verschiedener Nationalitäten reparirt. Beschäftigt wurden beim Schiffsbau durchschnittlich täglich 270 Arbeiter mit einem Durchschnitts-Tagelohn von 4 Reichsmark. Der Schiffsbau hat im Allgemeinen in Folge von Strikes und erhöhten Lohnforderungen, wie auch wegen der hohen Preise für Holz und sonstige Schiffsbaumaterialien sehr gelitten; es sind beispielsweise mehrere Aufträge Hamburger Häuser, welche früher größtentheils an der Weser ausgeführt wurden, in Italien, der billigeren Tagelöhne wegen, zum Austrage gelangt. Von den Hülfsgewerben des Schiffsbaues sind hervorzuheben: die Reepschlägereien und Eisengießereien. In Geestendorf befinden sich drei Reepschlägereien; die Reepschläger verdienen durchschnittlich an Tagelohn 3 Reichsmark. Eisengießereien sind in Geestemünde zwei vorhanden.

Außer dem Handel und der Spedition sind noch Viehzucht, Ackerbau und Handwerksbetrieb Hauptnahrungszweige der Einwohner in Geestemünde-Geestendorf.

Die Absatzgebiete bilden nach den Absatzgegenständen:

a. für den Großhandel und die Spedition:
die östlich und südlich gelegenen Theile Deutschlands, die darüber hinausliegenden Gebiete Oesterreichs, Rußlands, der Schweiz 2c.;

b. für den Kleinhandel und die Gewerbe:
außer den umliegenden Ortschaften auch noch das angrenzende Oldenburger Land;

c. für die Viehzucht:
das Bremische Staatsgebiet, England und die Rheinprovinz.

Die hauptsächlichsten Behörden im Orte sind:

ein Amtsgericht mit drei Abtheilungen und drei Richtern,
eine vom Königl. Amte in Lehe relevirende Polizei-Inspection,
ein Hafenamt,
eine Bau-Inspection,
eine besondere Wasserbaubehörde,
ein Haupt-Zollamt,
eine Fortification und
das Postamt.

Erneuerung der Zeitungs-Abonnements. Die mit dem I. Quartal d. J. in Kraft getretenen Bestimmungen wegen rechtzeitiger Erneuerung der Zeitungs-Abonnements sind für die Förderung des Zeitungsgeschäfts bei den Verlags-Postanstalten bisher schon von wesentlichem Einflusse gewesen, wie dies aus einem Vergleiche der pro 1873 und 1874 an das hiesige Post-Zeitungsamt gelangten Zeitungsbestellungen hervorgeht. Es waren dem Post-Zeitungsamte zugegangen:

pro I. Quartal

1873	Bestellungen	pCt.	1874	Bestellungen	pCt.
vor dem 1. Januar ...	12,852	= 47	vor dem 1. Januar ...	16,040	= 55
vom 1. bis 10. Januar	14,313	= 53	vom 1. bis 10. Januar	13,073	= 45
Summa	27,165		Summa	29,113	

mithin 8 pCt. mehr rechtzeitig.

pro II. Quartal

1873	Bestellungen	pCt.	1874	Bestellungen	pCt.
vor dem 1. April	12,379	= 48	vor dem 1. April	15,239	= 61
vom 1. bis 10. April .	13,225	= 52	vom 1. bis 10. April .	9,817	= 39
Summa	25,604		Summa	25,056	

mithin 13 pCt. mehr rechtzeitig.

pro III. Quartal

1873	Bestellungen	pCt.	1874	Bestellungen	pCt.
vor dem 1. Juli	12,182	= 46	vor dem 1. Juli	14,942	= 57
vom 1. bis 10. Juli ..	14,428	= 54	vom 1 bis 10. Juli ..	11,277	= 43
Summa	26,610		Summa	26,219	

mithin 11 pCt. mehr rechtzeitig.

pro IV. Quartal

1873	Bestellungen	pCt.	1874	Bestellungen	pCt.
vor dem 1. October ...	11,887	= 43	vor dem 1. October ...	16,268	= 59
vom 1. bis 10. October	15,725	= 57	vom 1. bis 10. October	10,900	= 41
Summa	27,612		Summa	27,168	

mithin 16 pCt. mehr rechtzeitig.

Den gleichen Zeiträumen des vergangenen Jahres gegenüber ist die Steigerung der rechtzeitigen Zeitungsbestellungen mithin pro IV. Quartal d. J. am bedeutendsten gewesen; dagegen läßt sich leider noch nicht sagen, daß der Procentsatz der pünktlich erneuerten Abonnements in diesem Jahre von Quartal zu Quartal gestiegen ist, denn es sind pro II. Quartal 61 pCt., dagegen pro IV. Quartal d. J. nur 59 pCt. aller Zeitungsbestellungen vor dem Beginn der Abonnementsperiode dem Post-Zeitungsamte hierselbst zugegangen. Vielleicht ist dieses Ergebniß dadurch zu erklären, daß pro IV. Quartal viele neue Abonnenten, auf welche den Postanstalten eine Einwirkung noch nicht zustand, verspätet bestellt haben.

Besonders bemerkenswerth ist noch, daß, während früher die Hauptzahl der Zeitungsbestellungen am letzten des alten und am ersten des neuen Monats beim Post-Zeitungsamt einging, dasselbe jetzt die größte Anzahl der Bestellungen zwei Tage vor Beginn des Quartals empfängt. Beispielsweise waren eingegangen:

am 29. September 1873 .... 2,890 Bestellungen,
am 29. September 1874 .... 8,685 Bestellungen, dagegen
am 30. September 1873 .... 4,698 Bestellungen,
am 30. September 1874 .... 9,561 Bestellungen.

Daß dieser Vorsprung von zwei Tagen für die geordnete und sichere Ausführung der Bestellungen von großer Wichtigkeit ist, bedarf keines weiteren Nachweises, und bleibt es demnach nur zu wünschen, daß die Postanstalten es sich immer mehr angelegen sein lassen, auf das Publicum zum Zwecke der rechtzeitigen Erneuerung der Zeitungs-Abonnements einzuwirken.

III. Literatur des Verkehrswesens.

Colonel Frederic John Goldsmid: »Telegraph and Travel«. London, Macmillan und Co., 1874.

Die Geschichte der großen Unternehmungen, denen der electrische Telegraph neuerdings eine solche Ausbreitung verdankt, daß seine völkerverbindenden Drähte nahezu den Erdball umspannen, ruht bis jetzt meist noch ungefördert in den Schachten der Staatsarchive oder den Registraturen der Privat-Telegraphengesellschaften. Selbst über die Entstehung und Ausführung der wichtigeren internationalen Telegraphenlinien, wie der submarinen Kabel zwischen Europa und Amerika, der Overlandlinie von Port-Darwin nach Port-Augusta in Südaustralien oder des Russisch-Japanischen Telegraphen von Petersburg über Wladiwostok nach Nangasaki und Shangai, sind nur höchst dürftige Nachrichten in das größere Publicum gelangt. Diese Lücke in der Geschichtsschreibung auf dem Verkehrsgebiete ist um so fühlbarer, als an die Eröffnung solcher Verkehrsadern zumal in weniger bekannten Gegenden sich mannigfache, nicht blos technische und finanzielle Fragen, sondern auch Momente von allgemein wissenschaftlichem, besonders geographischem und ethnologischem Interesse knüpfen. Das obengenannte Werk des Obersten Sir Frederic Goldsmid, eines Miterbauers und Leiters der Indo-Europäischen Telegraphenlinie, füllt für diese politisch und commerciell gleich wichtige Hauptader der internationalen Telegraphie jene Lücke in erfreulicher Weise aus. Das Buch ist um so willkommener, als die Arbeit des Verfassers auf eigener Anschauung der Asiatischen Gebiete beruht und neben der Darstellung der mannigfachen, bei Legung der Drähte zu überwinden gewesenen Schwierigkeiten zugleich interessante Beiträge zur Kenntniß von Land und Leuten im fernen Orient, namentlich in Persien und dem noch weniger bekannten Belutschistan, liefert.

Die Britische Regierung begann nach langen Vorverhandlungen 1864 den Bau des ersten submarinen Kabels, welches im Anschlusse an die Linie Constantinopel-Angora-Diarbekir-Bagdad-Bassora-Fao den Persischen Golf durchkreuzt und sich von Bushire durch die Landenge von Ormuz bis Gwâdar und Currachee (Karâchi) erstreckend, Indien in directe Verbindung mit Europa setzt. Von Bushire am Persischen Golf zieht sich durch Persien die Ueberlandlinie nach Ispahan und Teheran, welche einerseits bis Asterabad am Kaspischen Meere reicht, andererseits in nördlicher Richtung nach Kaukasien führt und dort mit dem Russischen Telegraphennetze sich verbindend, eine zweite Indo-Europäische Linie herstellt. An diese letztere Route schließt sich eine dritte Ueberlandlinie, welche von Ispahan ausgehend, über Yezd, Kerman, Bender-Abbas, Jask durch Belutschistan sich erstreckt und über Gwâdar ebenfalls Currachee, den Hafenplatz im Indus-Delta, erreicht. Beim Bau der letzteren Linie hat Colonel Goldsmid erfolgreich mitgewirkt; 1869 legte er das letzte, 110 Engl. Meilen lange Glied dieser neuen Verkehrslinie zwischen Charbar und Gwâdar an der Mekranküste; und wir glauben ihm gern, daß er nach der Vollendung des großen Werks, — bei dem es sich um Ueberwindung einer Strecke von mehr als 5700 Engl. Meilen, vom Kaspisee aus gerechnet, handelte, eine lebhafte Befriedigung empfand. Derartige Arbeiten in fast unbekannten Gebieten, inmitten einer apathischen Bevölkerung und in stetem Kampfe mit dem Widerstreben eines schwerfällig

fungirenden administrativen Apparats sind kein Kinderspiel. Als die Drähte im Gebiete des Gouverneurs von Bushire vollendet waren und man in das Territorium von Schiras gelangte, desertirten sämmtliche Arbeiter, weil der Gouverneur von Schiras sie weder bezahlte, noch mit Lebensmitteln versah. Die Britischen Ingenieure fanden von je 60 engagirten Arbeitern kaum 10 vor; ihre Versuche, bei dem Gouverneur von Schiras Audienz zu erlangen, waren zu wiederholten Malen ohne Erfolg. Die »Firmans« des Schahs von Persien wurden von dem Gouverneur von Teheran drei Monate lang gänzlich ignorirt; selbst die Bequartierung des Hauses des Gouverneurs durch eine militairische Wache half nichts. Colonel Goldsmid und Major Champain kamen endlich dahinter, daß auch in Persien zwischen »Firman« und »Firman« ein großer Unterschied ist. Ein »extraordinary-firman« dessen Bedeutung Goldsmid ergötzlich schildert, verschaffte den Britischen Ingenieuren endlich, wie durch ein Wunder, Arbeiter und Lastthiere in Fülle. Aber nicht alle Persischen Gouverneure waren so hartgesottene Orientalen. Der Gouverneur von Kerman, Muhamed Ismail Khan, empfing die Ingenieure mit wahrhafter Herzlichkeit; England war von den fremden Ländern sein »beau-ideal«; er kannte die Engländer von Kindheit an und lobte insbesondere Sir John Malcolm, dessen Freigebigkeit ihm unvergeßlich geblieben war. Nur in Bezug auf die Richtungslinie des Telegraphen hatte er seine besonderen Ansichten; er wollte ihn nämlich nicht in seiner Hauptstadt haben, sondern ihn, ohne letztere zu berühren, von Yezd nach der Seeküste führen, wahrscheinlich damit sein Stillleben nicht zerstört werde. Merkwürdigerweise lehnte er Geschenke, bestehend aus Britischen oder Indischen Manufacturwaaren ab; dagegen beschenkte er seinerseits die Briten mit einer Universalmedicin, einer Büchse voll »mummy«, einer Panacee für »alle Fälle«, ohne ihnen freilich zu sagen, ob das Mittel äußerlich oder innerlich zu gebrauchen sei. Interessant war auch der Besuch in Mosul, das in der Nähe der Ruinen des alten Ninive belegen ist; dort zeigte ihm der Syrische Bischof das Grab der »armen Wittwe« aus dem Evangelium St. Lucä.

Ueberaus beschwerlich waren die Reisen und Arbeiten in jenen, aller Civilisation entbehrenden Gegenden. Lieutenant Champain z. B., der am 12. September 1863 London verlassen hatte und via Tiflis am 20. October in Teheran eingetroffen war, mußte von Teheran bis Bushire die Reise zu Pferde machen, wozu er vierzehn Tage brauchte. Am 17. November dort eingetroffen, mußte er, nach Inspicirung der Arbeiten, bereits den 7. December wieder nach Teheran zurückreiten, das er am 28. Januar erreichte. Daran schloß sich sofort die Rücktour über Bagdad, Samsun, Constantinopel nach London, Reisen, die sich in der Folge, beim Fortschreiten der Arbeiten, noch verlängerten.

Das Buch ist auch mit verschiedenen Holzschnitten ausgestattet, welche pittoreske Punkte der Telegraphenlinie, z. B. die Ueberschreitung des »Kotal Dukhtar« (Jungfraupasses) zwischen Schiras und dem Persischen Golf, die Lage der Stadt Yezd-i-khast rc. darstellen. Andere Skizzen sind den Bewohnern, z. B. auch der Darstellung von Orientalischen Soldaten, wie sie sonst waren und jetzt sind, gewidmet.

IV. Zeitschriften-Ueberschau.

Es enthalten:

1) Allgemeine Mittheilungen aus dem Gebiete des Telegraphen-Wesens. Nr. 5, Berlin, November 1874.

   1. Bemerkung der Redaction zu dem Aufsatz: »Das Gegensprechen.« 2. Ueber ein von Herrn Siemens construirtes Capillar-Galvanoskop. 3. Ein Vorschlag zur Vervollkommnung des Hughes-Apparates. 4. Ueber Oeconomie beim Bau der Telegraphen-Linien. 5. Prüfung von Isolatoren. 6. Bestimmung des Widerstandes von Leitungen. 7. Telegraphen-Literatur.

2) Zeitschrift der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin, 9. Band, 5. Heft.

   Der Archipel der neuen Hebriden. Von Dr. Meinicke. Die Steinkohlen der Vereinigten Staaten von Nordamerika. Von E. Söchting. Sicilische Studien. Die Landschaft des Monas und Eryxes, nebst Leontinoi. Von J. Schubring. Kurze Bemerkungen zur Karte der Nordpolar-Länder-Literatur.

3) Geographische Mittheilungen, von Dr. A. Petermann. 20. Band, 1874, XI. Heft.

   Lieutenant Wheeler's Expedition nach Neu-Mexico und Arizona. Von O. Loew. Die zweite Oesterreichisch-Ungarische Nordpolar-Expedition unter Weyprecht und Payer. C. Weyprecht's officieller Bericht an das Comité, vom 12. September 1874. Die Nordpolfrage und die Ergebnisse der zweiten Oesterreichisch-Ungarischen Nordpolar-Expedition, von Dr. Joseph Chavanne. Die neuesten Bereisungen des Ogowe. Neue Reisen von E. Giles und J. Roß in Australien. Uebersichtskarte von F. Konitz's Reisen in Bulgarien 1870/74. Geographische Notizen. Literatur.

4) The Geographical Magazine, London, November 1874.

   The Oxus expedition. The Yarkand trade. Jesalmer, a reminiscence. On human agency in the dispersion of plants. Sign posts on ocean's highway. Irrigation of Southern India. Impressions of Jamaica. Sugar and the sugar-cane. The highways and byeways of naval history. IV. Note by M. Khanikof on the identification of the names in the journey of Clavijo to Samarcand. Reviews. Bibliography.

5) Russische Revue, St. Petersburg, III. Jahrgang, 10. Heft.

   Die Familie Braunschweig in Rußland im 18. Jahrhundert. Von A. Brückner. Die Rübenzucker-Industrie Rußlands. Von Fr. Matthäi. Der archäologische Congreß in Kijew im August 1874. Ein Beitrag zur Kenntniß des Gymnasialwesens in Rußland. Kleine Mittheilungen. Revue Russischer Zeitschriften.

Im Auftrage des Kaiserlichen General-Postamts herausgegeben von Dr. Kayßler.

Berlin, Verlag und Druck der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. v. Decker).